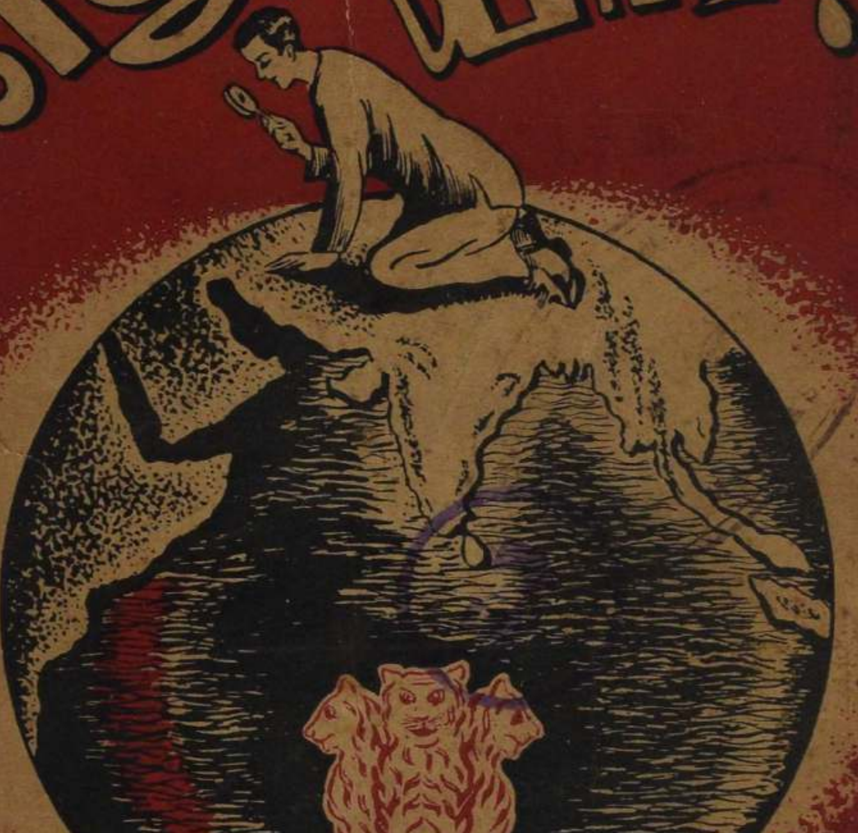
91

எது யார்?



BOOK & WHO'S WHO

1949-50.

ஏn, 1:49
N50
23051

உயர்ந்த ரக உற்பத்திகளுக்கு உகந்த இடம்

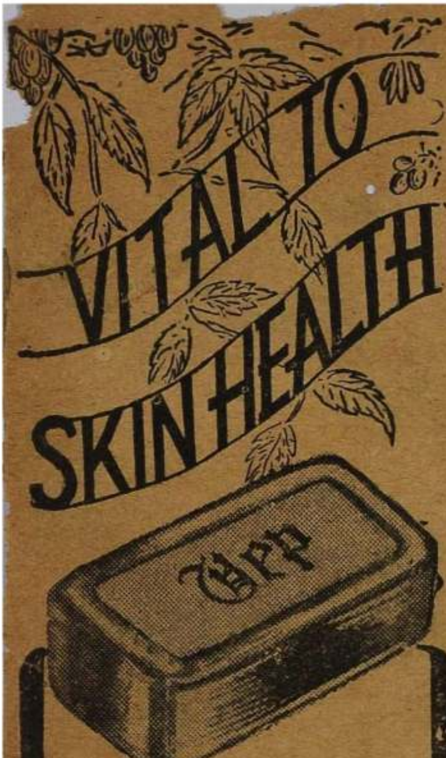
வந்து பாருங்கள்

ஸ்டார் ஆப் இந்தியா
பென்சில்களுக்கு
மெட்ராஸ் பென்சில்
பாக்டரி

ஸ்டேஷனரி
சாமான்களுக்கு
வி. பெருமாள் செட்டி
அண்டு சன்ஸ்.

சிறந்த லித்தோ
அச்சு வேலைக்கு
ஹோ & கோ.

5, ஸ்டிரிங்கர் தெரு :: மதருஸ் 1.



வேப்பஞ் சத்து கொண்ட

கேரள வேப் சோப்பு

சருமத்தைக் காப்பதுடன், மேனிக்கு மெருகுதந்து, அழுக்கெடுத்து, உடலுக்குப் புத்துணர்ச்சியும் தரும். சரும சுகத்துக்கான சோப்பு இதுவே.

MANUFACTURERS :—

KERALA SOAP INSTITUTE

...CALICUT...

FAS-KS-4

MGB

SHARK *liver* OIL

திட்டப்படி தயாரித்த **வைடமின் எண்ணெயான** இதில், ஒரு கிராமில் 1,500 ஏ-உயிருட்டு (Vitamins), யூனிட்டுகளும் 100 டி-உயிருட்டு யூனிட்டுகளும் உண்டு. உணவுசத்துக் குறைவான இக்காலத்தில் உடலுக்குப் பாதுகாப்பளிப்பதில் இணையற்றது. இறக்குமதிச் சரக்கான 'காட்லிவர் ஆயிலை' விட மிகச் சிறந்தது.

GOVERNMENT OIL FACTORY,
CALICUT

சென்னை மாகாணம், அதையடுத்த சமஸ்தானங்கள், இவற்றிற்கு ஏஜெண்டுகள் :

M/S. PARRY & CO., LTD.
Madras.

ADS.

மூக, பொருளாதாரப் பிரச்னைகளை அலசி ஆராய்வது

மாதக் கடிதம்.

ஆங்கிலத்தில் **POLICY FORUM**

தமிழ் நாடு காங்கிரஸ் ஆராய்ச்சி இலாகா வெளியீடு

ஆராய்ச்சி ஆசிரியர் :

வி. ராமமூர்த்தி

காரியாலயம் :

தேனும்பேட்டை காங்கிரஸ் மைதானம்,

சென்னை-6.

சகலரும் வியக்கும் சிகையழகுக்கு ஹேர்டோன்

புட்டி விலை ரூ. **1.**

வாணி பார்மஸி,

137, பிராடீஸ் ரோடு, மைலாப்பூர், சென்னை-4.

எது, யார்?

Tamil Year Book and Who's Who

1949-50.

OFFICE OF THE REGISTRAR OF BOOKS
MADRAS

★

ஆசிரியர்:

நீலு ராமஸாமி

★

தனிப்பிரதி விலை ரூபாய் 3

★

பிரசுரம்:

லோகமானி பப்ளிகேஷன்ஸ்,

6, வீரபத்ரன் தெரு, மயிலாப்பூர்,

சென்னை-4.

For the publication of the **Tamil Year Book and Who's Who**—1949-50 (எது, யார்?), the permission of the Government of India, communicated in their letter No. 302-P.B. (36)/48, dated 21-7-48, has been obtained under clause 10 (c) of the Paper Control (Economy) Order, 1945.

Published by:
Lokamani Publications,
6, Veerabhadran St.,
Mylapore, Madras-4.

Printed at:
THE GORDON PRESS,
Triplicane High Road,
Madras-5.

பொருளடக்கம்

அநுபந்தம் (429—432 பக்கம்)—முந்திய அத்தியாயங்களில் கண்ட விஷயங்களில், 15-10-49 வரை ஏற்பட்ட மாறுதல்கள், புதிய விவரங்கள்.

அயல்நாட்டு உறவு (407—409)—இந்தியாவிலுள்ள அன்னிய தூதர், வெளிநாடுகளிலுள்ள இந்திய தூதர்கள்.

அரசியலமைப்பு (343—350)—சரித்திர வளர்ச்சி, புது அரசியல் திட்டம், பாஷவாரி மாகாணங்கள், அகதிகள் பிரச்னை.

இந்தியா, இயற்கையமைப்பு (97—102)—எல்லை, மலை, வெளி, மழை.

உள்நாட்டு நீரப்பாதைகள் (276—278)—அஸ்ஸாம்—சென்னை பிணைப்புக்கு வழி.

ஐக்ய நாடுகள் (80—91)—ஐ.நா. பொது சபை, பாதுகாப்பு கவுன்சில், பொருளாதார, சமூக கவுன்சில், சர்வதேச கோர்ட்டு, உணவு, விவசாய சங்கம், தொழில் ஸ்தாபனம், பட்ஜெட், செலாவணி பண்டு, சர்வதேச பாங்கி வகையறு.

கடல் கடந்த இந்தியர் (399—407)—இந்தியர் குடியேற்ற சரித்திரம், பல நாடுகளில் இன்றைய நிலைமை.

கண்ணாடித் தொழில் (181—182).

கப்பல் தொழில் (247—253)—கப்பல் நிர்மாணம், துறைமுகங்கள்.

கரும்பாலைகள் (165-168)—சர்க்கரை உற்பத்தி, சாராய பெட்ரோல், பனை, ஈந்து.

கல்வி (311-326)—கட்டாயக்கல்வி, ஆதாரக்கல்வி, முதியோர் கல்வி, யூனிவர்சிடி கமிஷன் சிபார்சுகள், போதனா பாஷை, தொழில் கல்வி, ஆராய்ச்சி.

காகித உற்பத்தி (179—181).

காட்டு வளம் (114—117).

கால்நடைச் செல்வம் (117—121)—ஆடுமாடுகள், பால், நெய், தோல் பதனிடல்.

சமஸ்தானங்கள் (381—394)—இணைப்பு, யூனியன்கள், காஷ்மீர், ஹைதராபாத், மைசூர்.

சென்னை சட்டசபை (374—381)—அசெம்பிளி, மேல்சபை மெம்பர்கள் ஜாபிதா.

சென்னை மாகாண நிர்வாகம் (362—374)—ஜில்லாவாரி புள்ளி விவரங்கள், போலீஸ், கோர்ட்டு, ஜில்லா போர்டு, பஞ்சாயத்து போர்டு, முனிசிபாலிடி, சென்னை நகரசபை, பிர்கா திட்டம், மந்திரிகள், முக்கிய ஆபீசர்கள் ஜாபிதா.

தபால், தந்தி (279—288)—உள்நாட்டுத் தந்தி, டெலிபோன், வெளிநாட்டுத் தந்தி, ரேடியோ டெலிபோன், டெலிபோன் கேபிள் உற்பத்தி.

தாதுப்பொருள்கள் (138—157)—நிலக்கரி, இரும்பு முதலிய உலோகங்கள், சிமெண்ட், உப்பு உற்பத்தி.

தாவர எண்ணெய் (174—179)—எண்ணெய் வித்துக்கள் உற்பத்தி, தாவர நெய்.

தென்னைச் செல்வம் (168—173)—தேங்காய் எண்ணெய், சோப்புத்தொழில், கயிறு திரித்தல்.

தொழில் வளர்ச்சி (191—204)—இந்திய சர்க்காரின் கொள்கையும் திட்டமும், அன்னிய மூலதனம், நிதி உதவிக் கார்ப்பரேஷன், சர்க்கார் தொழிற்சாலைகள், சுதேசித் தொழில் பாதுகாப்பு, சென்னை சர்க்கார் திட்டங்கள்.

தொழிலாளர் நிலை (303—311)—பாக்டரி, விவசாயத் தொழிலாளர் விகிதாசாரம், தொழில் சமரஸம், தொழிற்சங்கங்கள், வீட்டு வசதி.

நாணயச்செலாவணியும், பாங்கிகளும் (219—237)—தங்க, வெள்ளி நாணயங்கள், சில்லரைக் காசுகள், கரென்சி நோட்டுகள், ஸ்டர்லிங் மிச்சம், டாலர் பிரச்னை, இந்திய பாங்கிகள், இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகள்.

நீர்ப்பாசன திட்டங்கள் (124—134).

பஞ்சாலைகள் (157—165)—இந்தியாவிலும், சென்னை மாகாணத்திலும் ஜவுளி உற்பத்தி, நூல் பின்னல் தொழில், கம்பளி, சணல் நெசவு (பருத்தி, சணல் சாகுபடி விவரம் விவசாயப் பகுதியில்).

பத்திரிகைகள் (330—335)—பத்திரிகை வளர்ச்சி, பத்திரிகாசிரியர் மகாநாடு, செய்தி ஸ்தாபனங்கள், சர்க்கார் செய்தி இலாகா, சென்னைப் பத்திரிகைகள் விவரம்.

பட்ஜெட்டுகள் (238—247)—மத்திய, மாகாணங்கள் பட்ஜெட்டுகள், சென்னை சர்க்கார் பட்ஜெட்டு விவரம், பல மாகாணங்களிலும் மதுவிலக்கு, ஜமீன் ஒழிப்புத்திட்டங்கள், ஜீவனச்செலவு, தலா வருமானம், மத்திய வகுப்பினர் கடன்.

பலநாட்டு மக்கள், அரசாங்கங்கள் (24—79)—உலகின் பல நாடுகளின் பரப்பு, ஜனத்தொகை, பொருளுற்பத்தி, கலாசாரம், சரித்திரம், இன்றைய அரசாங்கத் தலைவர்கள் முதலிய விவரங்கள், ஒவ்வொரு நாடு பற்றியும் தனித்தனியே தரப்பட்டிருக்கிறது.

பாகிஸ்தான் (396—398).

பாஷைகள் (327—329)—இந்திய பாஷைகளின் வளர்ச்சியும், வியாபகமும், தமிழின் கிளை மொழிகள், வடமொழியின் பல பிரிவுகள், தமிழ் வளர்ச்சி.

பிரஞ்சு, போர்ச்சுகீசியப்பகுதிகள் (394—396)—இப்போது இந்தியாவில் அன்னிய ஆதிக்கமுள்ள பகுதிகளின் விவரங்கள்.

பிரதேசவாரி ஒப்பந்தங்கள் (91—96)—சோவியத் கோஷ்டி, மேற்கு வல்லரசு கோஷ்டி என்ற பிளவு, அட்லாண்டிக் ஒப்பந்தம், ஆசிய ஒத்துழைப்பும் இந்தியத் தலைமையும், அரபு லீக், வட, தென் அமெரிக்கக் கூட்டுறவு.

பிலிம் தொழில் (189—191).

பூவுலகம் (8—23)—பூவுலகின் பரப்பு, மக்கள், பல கண்டங்களின் விவரம், கடல்களின் ஆழம், உயர்ந்த மலைகள், மிகப்பெரிய தீவுகள், நீண்ட நதிகள், ஆற்றுப் பாலங்கள், ஏரிகள், எரிமலைகள், உலகின் ஏழு அதிசயங்கள், பாலைவனங்கள், நீர்வீழ்ச்சிகள், அணைக்கட்டுகள், கப்பல் பாதைகள், யந்திர சாதனங்கள் பல கண்டுபிடிக்கப்பட்ட விவரம், முதலியன.

மத்திய சர்க்கார் (350—355)—மத்திய சர்க்கார் மந்திரிகள், பல இலாகா காரியதரிசிகளும், அதிகாரிகளும், தொழில் பாதுகாப்பு விசாரணைக் கமிஷன், ரயில்வே போர்டு, பெடரல் கோர்ட்டு, ஐ.நா. சபை. மத்திய பார்லிமெண்டு, ஐ.நா. சபை சென்னைப் பிரதிநிதிகள் விவரம்.

மாகாணங்கள் (355—362)—இந்திய யூனியனிலுள்ள சென்னை தவிர இதர மாகாணங்களின் பரப்பு, ஜனத்தொகை, பொருளாதார நிலை, இன்றைய கவர்னர், பிரதமர், வருஷாந்தர வரவு—செலவு விவரங்கள்; பிரதம கமிஷனர் மாகாணங்களான குடகு, அந்தமான், ஆஜ்மீர்—மெர்வாரா, டில்லி, கட்ச், பிலாஸ்பூர், போபால், ஹிமாசலப்பிரதேசம், ராம்பூர் முதலியவை பற்றிய விவரம்.

மின்சார உற்பத்தி (134—138)—இந்தியாவிலும், சென்னை மாகாணத்திலும் இப்போதுள்ள மின்சார உற்பத்தித் திட்டங்கள், புதிதாக ஏற்படவிருக்கும் பெரிய திட்டங்கள்.

மீன்வளம் (122—123).

மோட்டார், சைகிள் பாக்டரிகள் (204—205)—இந்தியாவிலிருக்கும் பாக்டரிகளும், சென்னைக்கருகில் ஏற்படவிருக்கும் பாக்டரிகளும்.

யார், யார்? (410—428)—இந்தியாவிலும், நம் மாகாணத்திலும் உள்ள அரசியல், தொழில் பிரமுகர்கள் விவரம்.

ரசாயனப்பொருள் உற்பத்தி (183—189)—நம் நாட்டில் செய்யப்படும் திராவகங்கள், ரசாயன எரு, சோடா உப்பு, வெடி மருந்து, கோல்—டார், மருந்துப்பொருள்கள், வார்னிஷ், பெயிண்டு வகைகள், சாயச்சரக்குகள், தீக்குச்சித் தொழில்.

ரயில்வேக்கள் (259—270)—இந்திய ரயில்வேக்களின் வளர்ச்சியும், பல ரயில்வேக்கள் பற்றிய விவரங்களும், எம்.எஸ்.எம்., தென்னிந்திய ரயில்வேக்கள் பற்றிய விரிவான விவரங்கள், ரயில்வே பட்ஜெட், புதிய ரயில் பாதைத் திட்டங்கள், என்ஜின், பெட்டி உற்பத்தி.

ரஸ்தாக்கள் (271—276)—இந்தியாவிலுள்ள ரஸ்தாக்கள், சென்னை மாகாணம் சம்பந்தப்பட்டவரையுள்ள 10 தேசிய ரஸ்தாக்கள் விவரம், கட்டைவண்டி, மோட்டார், லாரி, தேசிய பஸ் சர்வீஸ்கள், ரஸ்தா நிர்வாகம்.

ராணுவம் (336—343)—இந்திய ராணுவ விஸ்தரிப்பு, பட்ஜெட், ஆபீசர் பயிற்சி வசதிகள், கடற்படை, விமானப்படை.

ரேடியோ (288—291)—இந்தியாவில் ரேடியோ வசதி விஸ்தரிப்பு, புது ஸ்டேஷன்கள், ரேடியோ செட்டு உற்பத்தி.

வானுலகம் (1—7)—பிரபஞ்ச வெளியிலுள்ள நட்சத்திர மண்டலங்கள், சூரிய மண்டலம், பூமியின் வயது, மனித வர்க்கத்தின் ஆயுள், கால அளவை, சகாப்தங்கள்.

விமானப் போக்குவரத்து (253—259)—இந்திய விமான சர்வீசுகள் வளர்ச்சி, ஹிந்துஸ்தான் விமான பாக்டரி, வெளி நாட்டு சர்வீஸ், உள்நாட்டு சர்வீஸ்கள்.

விவசாயம் (102—113)—தானிய சாகுபடி, காப்பி, தேயிலை, கரும்பு, எண்ணெய் வித்துக்கள், பருத்தி, சணல், புகையிலைப் பயிரும் தொழிலும், ரப்பர் உற்பத்தியும் தொழிலும், பட்டு, நார்ப் பட்டு உற்பத்தி.

வெளிநாட்டு வர்த்தகம் (205—218)—இறக்குமதி—ஏற்றுமதி வர்த்தகப்போக்கு, கட்டுப்பாடுகள், புள்ளி விவரங்கள், பல நாடுகளின் பங்கு, அயல்நாடுகளுடன் வர்த்தக உடன்படிக்கை விவரங்கள்.

ஜனப்பெருக்கமும், சுகாதாரமும் (292—303)—இந்திய ஜனத்தொகை வளர்ச்சி, அற்பாயுளும் செல்வ உற்பத்திக் குறைவும், ஆண் பெண் வீதாசாரம், நகரவாசம் ஓங்குதல், சுகாதார ஏற்பாடுகள், போர் கமிட்டித்திட்டம், சென்னை மாகாணத்தில் சுகாதார, வைத்திய வசதிகள்; மலேரியா, காலரா, வைசூரி, பிளேக், க்ஷயம், குஷ்டம், சித்தப்பிரமை, வைத்திய ஆராய்ச்சி நிலையங்கள்.

பிருத்வி இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனி லிமிடெட்.

தலைமை ஆபீஸ்:

12, அங்கப்ப நாய்க்கன் தெரு, மதறாஸ் 1

டெலிபோன்: **4981** தந்தி: **'PRITHVI'**

வாக்களிக்கப்பட்டு செலுத்தப்
பட்ட மூலதனம் .... ரூ. 15,00,000

எமது மொத்த ஆஸ்திகள் .... ரூ. 48,00,000க்கு மேல்

சகலவித இன்ஷ்யூரன்ஸ் திட்டங்களும் மேற்
கொள்ளப்படுகிறது.

பிருத்வி பரிபூரண பாதுகாப்பு அளிக்கிறது.

ராமன் இங்கி

ஆராய்ச்சியும்
அனுபவமும்
அணைத்துதவிய மை
ஆனந்தமாய்ப்
பாயுது பார்
சிந்தையினில்
தோய்ந்தே

ராமன் இங்க்ஸ் கம்பெனி,

தபால் பெட்டி நெ. **663**.

186, ராயப்பேட்டை ஹைரோடு, சென்னை-**14**.

எது, யார்?

★

வானுலகம்

ஆகாயத்தில் தோன்றும் சூரியன், நட்சத்திரங்கள், சந்திரன் முதலியவை கூடாரம் போன்ற வானவளைவில் பல விடங்களில் பதித்துவைத்ததுபோல் தோன்றுகிறது. ஆனால் அவை ஒவ்வொன்றும் வெவ்வேறு தூரத்தில் இருக்கின்றன. நம் பூமிக்கு அதிசமீபத்திலுள்ள சந்திரன் 2,40,000 மைல் தூரத்தில் இருக்கிறது. விநாடிக்கு 1,86,000 மைல் வேகத்தில் செல்லும் ஒளிக்கிரணம் சந்திரனிடமிருந்து பூமிக்கு வர $1\frac{1}{2}$ விநாடியாகும். இதே கணக்கில் நமக்கு வெகு தூரத்திலுள்ள நட்சத்திரத்திடமிருந்து ஒளியானது பூமிக்கு வர 10 கோடி வருஷம் பிடிக்குமென்று வானசாஸ்திரிகள் மதிப்பிடுகிறார்கள். வெகுசமீபத்திலுள்ளது 4 ஒளிவருஷ தூரத்திலிருக்கிறதாம். வெறும் கண் பார்வைக்குப்படுவது சுமார் 4,300; தூரதிருஷ்டி போட்டோ மூலம்தெரிவது 5,000 முதல் 10,000 கோடி நட்சத்திரங்கள் ஆகும். ஆனால் மொத்தம் வானுலகிலுள்ளவற்றைக் கணக்கிட முடியாது.

ஒவ்வொரு நட்சத்திரமும் சூரியனைப்போல் சுயஒளியுடையது. நட்சத்திரங்கள் அதனதன் இடத்தில் ஸ்திரமாக இருப்பது போல் தோன்றினாலும், ஒவ்வொன்றும் நகர்ந்து இடம் மாறி வருகின்றது.

சூரிய மண்டலம்

பிரபஞ்ச வெளியிலுள்ள கோடாகோடி நட்சத்திரங்களில் ஒன்று சூரியன். இதைச்சுற்றி பூமியைப்போல் 9

பெரிய கிரகங்களும், ஆயிரக்கணக்கான சிறு கிரகங்களும் உள்ளன. இவற்றின் மொத்த பரிமாணத்தைப்போல் 1,000 மடங்கு பெரியது சூரியன். இந்த கிரகங்கள் எல்லாம், நீண்டவட்டமான தம்தம் பாதைகளில் வெவ்வேறு தூரத்தில் சூரியனை சுற்றிவருகின்றன. இவற்றில் 6 கிரகங்களைச் சுற்றி வேறு சில உபகிரகங்கள் (பூமிக்கு சந்திரன்போல்) சுற்றிவருகின்றன. ஆனால் இவற்றிற்கெல்லாம் ஒளியும் உஷ்ணமும் சூரியனிடமிருந்தே வருகிறது.

கிரகம்	சூரியனிடமிருந்து தூரம் (மைல்)		குறுக்களவு சராசரி (மைல்)	சூரியனை ஒரு முறை சுற்றும் காலம்—நாள்
புதன்	3.6	கோடி	3,000	87.9
சுக்கிரன்	6.7	,,	7,000	224.7
பூமி	9.3	,,	7,920	365.26
செவ்வாய்	14.1	,,	4,200	686.9
குரு	48.3	,,	87,000	4,332.6
சனி	88.6	,,	71,500	10,759.2
ராகு	178.2	,,	32,000	30,685.9
கேது	279.3	,,	33,000	60,187.6

சூரியன்:—சதா சுழன்றுகொண்டிருக்கும் அக்னி கோளமான சூரியனின் குறுக்களவு 8,64,000 மைல். கோளத்தின் மேல்பரப்பில் ஜலவாயு பிரகாசமாக எரிந்துகொண்டிருக்கிறது. அதன் மேல்பரப்பின் உஷ்ணம் 6,000 டிகிரி. இதன் ஆகர்ஷண சக்தியால், சராசரி 9,29,00,000 மைல் தூரத்திலுள்ள பூமியும் இதர கிரகங்களும் அதனதன் பாதையில் தன்னைச் சுற்றிவரச் செய்கிறது. தவிர, தன் கிரகங்களையும் இழுத்துக்கொண்டு ஆகாயத்தில் விநாடிக்கு 12 மைல் வேகத்தில் சூரியன் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது.

சந்திரன் :—பூமியின் உபக்கிரகமான இது சராசரி 2,39,000 மைல் தூரத்தில் பூமியைச் சுற்றி வருகிறது. இதன் குறுக்களவு 2,160 மைல். பூமியை ஒருமுறை சுற்றி வர $29\frac{1}{2}$ நாள் பிடிக்கும். ஒருகாலத்தில் இது பூமியின் ஒரு பகுதியாயிருந்து, பிறகு துண்டித்துப் போனதாக நம்பப்படுகிறது. தூரதிருஷ்டிக்கண்ணாடி கொண்டு பார்த்தால் இதில் மலைகள், கடல்கள், பள்ளத்தாக்குகள் இருப்பதாகத் தோன்றும்.

பூமி :—உருண்டை வடிவமான பூமியின் குறுக்களவு 7,900 மைல்; மத்யக் கோட்டின் சுற்றளவு 25,000 மைல். இது 24 மணிக்கொரு முறை தன்னைத்தானே சுற்றிக்கொள்வதில் சூரியனுக்கெதிரே வரும் பகுதியில் பகலும், பின்பாதியில் இரவும் வருகிறது. இது தவிர, நீளவட்டமான பாதையில் சூரியனைச் சுற்றி $365\frac{1}{4}$ நாளில் ஒருமுறை வலம் வருகிறது.

பூமியின் வயது

வானசாஸ்திரப்படியும், பூமியைத் தோண்டிப் பாறைகளுக்கிடையே உயிர்ப்பொருள் அடையாளங்களைக் கொண்டு ஆராய்ந்த வகையிலும், நவீன விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி வகையிலும், நம் பூமியின் வயது 150 முதல் 300 கோடி வருஷங்களாகுமென்று மதிக்கப்படுகிறது.

இதில் உயிர் வஸ்துக்களே இல்லாத பாறைகள் காணும் காலம், இப்போது காணப்படாது அழிந்து விட்ட உயிர் ஜாதிகளின் அங்க அடையாளங்கள் அகப்படும் காலம், இன்றுள்ள உயிர்ப்பொருள்களின் அடையாளம் காணும் காலம்—இவ்வாறு பூமிக்குள் வெட்டி ஆராய்ச்சி நடந்திருக்கிறது.

மனித வர்க்கம்

பிறகு உலகில் மனிதன் தோன்றி, 6 லட்சம் வருஷங்களுக்கு முன் கற்களை ஆயுதமாக உபயோகிக்க ஆரம்பித்து,

வெகு காலப் பழக்கத்தில் கற்களைச் செதுக்கி அம்பு நுனி, ஈட்டி முனை போல் செய்து கி.மு. 10,000 வருஷம் வரை உபயோகித்தான். இந்தக் கல் ஆயுதங்களையே இன்னும் தேய்த்து நன்றாகச் செய்து கி.மு. 5,000 வருஷம் வரை உபயோகித்தான். கற்களை ஒன்றுடன் ஒன்று அடித்துத் தீ மூட்டி உபயோகிக்கும் வழக்கம் 60,000 வருஷங்களுக்கு முன் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருக்கலாமென்று தெரிகிறது. கி.மு. 10,000 வருஷ சுமாருக்கு நிலத்தில் சாகுபடி செய்யும் வழக்கம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதாக நம்பப்படுகிறது. இந்த சமயத்தில் மனிதர்கள் கூடி நகரங்களில் வசிக்கும் (நாகரீக வாழ்க்கை) முறை ஏற்பட்டது. கி.மு. 6,000 வருஷ சுமாருக்கு (இராக்) மெஸபொடேமியாவிலும், 5,000 வருஷங்களுக்கு முன் எகிப்திலும் பிரபல அரசாங்கங்கள் ஏற்பட்டுவிட்டன.

பிற்பாடு கப்பல் வியாபாரம், படையெடுப்புகள் மூலம் பல்வேறு பிரதேசத்தினர் நெருங்கிப்பழகி, தாமிரம், ஈயம் இவற்றின் உபயோகம் அறிந்து, வெண்கல ஆயுதங்களும் பாத்திரங்களும் செய்து உபயோகிக்கலாயினர். ஆசியாவில் கி.மு. 5,000 முதலும், ஐரோப்பாவில் கி.மு. 2,000 சுமாருக்கும் இந்த **வெண்கலக் காலம்** பரவியதெனலாம். இதே காலத்தில் சவங்களைப் புதைப்பதற்குப் பதிலாகத் தகனம் செய்யும் வழக்கம் ஏற்பட்டது.

பின்பு இரும்பு ஆயுதங்கள் காலம் தொடங்கியது. சீனு, இராக், எகிப்து இவற்றில் கி.மு. 4,000 முதலும், கிழக்கு ஐரோப்பாவில் கி.மு. 2,000 வருஷ வாக்கிலும், இதர ஐரோப்பிய நாடுகளில் கி. மு. 2,000 முதல் கி. பி. 100 வரையிலும் **இரும்பு நாகரீகம்** பரவியது. இக்காலத்தில் மறுபடியும் சவங்களை அடக்கம் செய்யும் வழக்கம் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

கால அளவை

பூமி தன்னை ஒரு முறை சுற்றி வருவதற்கு ஆகும் நேரத்தை ஒரு நாள் (இரவும் பகலும் சேர்ந்தது) என்றும்,

சந்திரன் ஒரு முறை பூமியைச் சுற்றி வரும் காலத்தை ஒரு மாதமாகவும், பூமி ஒரு தடவை சூரியனை வலம் வருவதற்காகும் காலத்தை ஒரு வருஷமாகவும் கொண்டு காலத்தை வரையறுத்துள்ளனர்.

ஒரு நாளை 24 பகுதிகளாகப் பிரித்து, நடு நிசியிலிருந்து நடுப்பகல் வரை 12 மணியாகவும், அதிலிருந்து நடு நிசி வரை 12 மணியாகவும், கணக்கிடப்படுகிறது. இம்முறை மேல் நாடுகளில் ஆரம்பித்து இப்போது உலகம் பூராவும் அனுசரிக்கப்படுகிறது. நம் தமிழ்ப் பஞ்சாங்க முறைப்படி சூரிய உதயத்திலிருந்து மறு சூரிய உதயம் வரை ஒரு நாளாகவும், அதை 60 நாழிகளாகவும் பிரித்துள்ளனர்.

சந்திரன் பூமியைச் சுற்றிவர சராசரி 29 நா. 12 ம. 44 நி. 3 வி. ஆகிறது; இதை மொத்தமாக 30 நாளாகக் கொண்டு மாதம் கணக்கிடப்படுகிறது.

ஒரு அமாவாசையிலிருந்து மறு அமாவாசை வரை கணக்கிடும் சந்திரமாத முறையானது, ஹிந்துக்களிடையே வட இந்தியாவிலும், முஸ்லிம் பஞ்சாங்க முறையிலும் அமுலிலிருக்கிறது.

சூரியன் 12 ராசிகளில் பிரவேசிக்கும் தினத்தன்று மாதம் பிறப்பதாகக் கொள்வது மற்றொரு முறை. இதிலிருந்து 12 ராசிகளின் பெயர்களைக் கொண்ட மாதங்கள் (சித்திரை-மேஷம், வைகாசி-ரிஷபம், முதலிய வரிசையில்) ஏற்படுகின்றன. ஆனால் மேனாட்டு (ரோமன்) காலெண்டரில் உள்ள ஜனவரி முதலிய மாதங்கள் ஒரு வருஷத்தில் சுமார் 12-ல் ஒரு பாகமாக, 28 நாள் முதல் 31 வரை கொண்டவையாகும். பூமி சூரியனைச் சுற்றி வருவதற்காகும் தினங்கள் 365¼. ஒரு வருஷத்திற்கு 365 தினங்களெனக்கொண்டு, 4 வருஷங்களுக் கொரு முறை பிப்ரவரி மாதத்தில் ஒரு நாளை கூட்டிக் கொள்வது வழக்கம்.

ஸ்டாண்டர்டு மணி

ஒவ்வொரு ஊரிலும் சூரிய உதய நேரத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு மணிக் கணக்கிடுவது உலக விவகாரங்கள், போக்குவரத்து இவற்றிற்கு ஒத்ததல்ல என்றும், உலகம் பூராவிற்கும் பொதுவான மணிக் கணக்கு அவசியம் என்றும் உணர்ந்த பல நாட்டினர், 1884-ல் அமெரிக்காவில் சர்வ தேச மாகாநாடு கூட்டி, இங்கிலாந்தி லுள்ள கிரீன்விச் நேரத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு, மற்ற இடங்களில் மணியை நிர்ணயித்துக் கொள்வதென்று முடிவு செய்தனர்.

அகில இந்திய மணி

கிரீன்விச் நேரத்திற்கு $5\frac{1}{2}$ மணி அதிகமாயுள்ள (I.S.T.) இந்திய ஸ்டாண்டர்டு மணியானது 1-1-1906-ல் இந்திய சர்க்காரால் அமுலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. அதற்கு முன் சென்னைமணிதான் இந்திய ரயில்வேக்களி லெல்லாம் அனுசரிக்கப்பட்டது. இன்றும் பம்பாயில் முனிசிபல் கடிகாரங்களில் ஸ்தல மணிக் கணக்கே (ஸ்டாண் டர்டு மணிக்கு 39 நிமிஷம் குறைவாக) அனுசரிக்கப்டுகிறது. அகில இந்திய மணிக்கு 24 நிமிஷம் அதிகமாயிருந்த கல்கத் தா மணியானது 1-10-41-ல் 36 நிமிஷம் மேலும் அதிகரிக் கப்பட்டது. யுத்த காலத்தில் ஏ.ஆர்.பி. கட்டுப்பாடுகளின் படி சீக்கிரம் ஜனங்கள் வேலையை முடித்துக்கொண்டு விளக் கணைத்து விடச்செய்வதற்கு அனுகூலமாக, இவ்வாறு அகில இந்திய நேரமும் 1-9-42-ல் ஒருமணி முன்தள்ளப்பட்டது. யுத்த முடிவில் 15-10-45-ல் மறுபடியும் இந்தியநேரம் பழைய படி ஒரு மணி பின்தள்ளப்பட்டு, கிரீன்விச் மணிக்கு $5\frac{1}{2}$ மணி அதிகமாகவே இன்றும் உள்ளது.

சகாப்தங்கள்

இந்தியாவில் இப்போது பொதுவாக ஐந்து சகாப் தங்கள் அனுசரிக்கப்பட்டு வருகின்றன,

1. **சாலிவாஹன சகாப்தம்** :—தென்னிந்தியாவில்வெகுவாகப் பரவியுள்ள இது, சாலிவாஹன மன்னன் சாகர்களைத் தோற்கடித்த கி.பி. 78-ம் ஆண்டு, மார்ச் 3-ந் தேதியன்று ஆரம்பமாகிறது. 13-4-49-ல் ஆரம்பமாகும் விரோதி வருஷம் இந்த சகாப்தத்தில் 1871-ம் வருஷமாகும்.

2. **விக்ரம சகாப்தம்** :—இந்தியாவின் மேற்கு பாகங்களில் பரவியுள்ள இது, உஜ்ஜயினி மன்னரான விக்ரமாதித்யன் சாகர்களைத் தோற்கடித்த கி.மு. 57-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி 23-ந் தேதியிலிருந்து ஆரம்பமாகிறது.

3. **பசலி** :—விவசாயம், வரிவசூல் முதலியவற்றிற்கு உபயோகமாக, முகலாய மன்னர்களால் அமல் நடத்தப்பட்டது. 1-7-49-ல் 1359-ம் பசலி பிறக்கிறது.

4. **ஹிஜ்ரி** :—முஸ்லிம்கள் அனுசரிக்கும் சகாப்தம். முகம்மது நபி முதலில் மெக்காவை விட்டு மெடிணுவுக்கு ஓடிய தேதியான கி.பி. 622, ஜூலை 16-ந் தேதியிலிருந்து கணக்கிடப்படுகிறது. 24-10-49 அன்று 1369-வது ஹிஜ்ரி வருஷம் பிறக்கிறது.

5. **கிறிஸ்து சகாப்தம்** :—கிறிஸ்து பிறந்த தினத்தை முதல் தேதியாகக் கொண்டு சரித்திர சம்பவங்களை கிறிஸ்துவுக்கு முன், அல்லது கிறிஸ்துவுக்குப் பின் இத்தனை வருஷம் என்று கணக்கிடும் முறை. நடைமுறை வருஷம் கி.பி. 1949. இந்த சகாப்தம் பொதுவாக உலகம் பூராவிலும் அனுசரிக்கப்படுகிறது.

6. **காந்தி சகாப்தம்** :—நம் மகாத்மா காந்தி பிறந்த தினமான கி.பி. 1869-ம் ஆண்டு, அக்டோபர் 2-ந் தேதியிலிருந்து புது சகாப்தம் ஒன்றைத் தொடங்க இப்போது முயற்சிகள் நடந்து வருகின்றன. இந்த சகாப்தத்தில் 81-வது வருஷம் 2-10-49-ல் பிறக்கும்.

பூவுலகம்

பூமியின் பரப்பளவு 19,65,50,000 சதுர மைல். இதில் 5,55,00,000 சதுர மைல் நிலம், 14,10,50,000 சதுர மைல் நீர்ப்பரப்பு. பூகோளத்தின் குறுக்களவு, ஈக்வேட்டர் என்ற மத்ய ரேகையில், $7,926\frac{1}{2}$ மைல்; வட, தென் துருவங்களுக்கிடையே 7,900 மைல். பூமத்ய ரேகையின் சுற்றளவு 24,901.8 மைல்; இதை, 69.17 மைல்கள் கொண்ட 360 டிகிரிகளாகப் பிரித்து, இவைக்கு **தீர்க்கரேகை** (Longitude) என்று பெயரிட்டு, கிரீன்விச் என்ற ஊருக்குக் கிழக்கில் 180° யும் மேற்கில் 180° யுமாக பூகோளப் படங்களில் குறிப்பிடுகிறார்கள். பூமத்ய ரேகைக்கு வடக்கிலும் தெற்கிலும் உள்ள தூரத்தை, வடக்கே 90° யாகவும் தெற்கே 90° யாகவும் Latitude என்ற அக்ஷரேகைகளால் குறிப்பிடுகிறார்கள். உலகத்தின் எந்த இடத்தையும் 'லாஞ்சிடியூட்,' 'லாடிடியூட்,' கோடுகளால் குறிப்பிட்டால், அவற்றைக் கொண்டு பூகோளப் படத்தில் அதைக் கண்டு பிடித்து விடலாம்.

கண்டங்கள்

பூமியின் நிலப்பரப்பை பின்வரும் கண்டங்களாகப் பிரிக்கலாம்: ஐரோப்பா—37,50,000 சதுர மைல்; ஆசியா—1,70,00,000; ஆப்ரிக்கா—1,15,00,000; வட அமெரிக்கா—80,00,000; தென் அமெரிக்கா—68,00,000; ஆஸ்திரேலியாவும் சுற்றியுள்ள தீவுகளும் சேர்ந்த ஓஷியானியா—34,50,000; வட, தென் துருவப் பிரதேசங்கள்—50,00,000.

ஐரோப்பா கண்டம் பூப்பரப்பில் சுமார் $\frac{1}{14}$ பாகம்; நீளம் 2,400 மைல், அகலம் 3,300 மைல். ஐரோப்பாவையும் ஆசியாவையும் பிரிக்கும் கோடானது (ரஷ்யா

விலுள்ள) யூரல் மலைக்கப்பாலுள்ள சுரங்கப் பிரதேசத்தின் வழியே சென்று, தென்கிழக்கில் காகஸஸ் மலைக்கு வடக்கேயுள்ள பள்ளத்தாக்கு வழியாகச் செல்லுகிறது.

ஆசியா கண்டமானது நிலப்பரப்பில் $\frac{1}{3}$ பாகம். நீளம் 6,000 மைல், அகலம் 5,350 மைல். மேற்கில் தவிர மற்ற திசைகளில் ஆசியாவை சமுத்திரம் சூழ்ந்திருக்கிறது. சூயஸ் பூசந்தியானது இதை ஆப்ரிக்காவுடன் இணைக்கிறது. ஆசியாவுக்கும் ஆஸ்திரேலியாவுக்குமிடையேயுள்ள தீவுகளை டிமார், மொலூகஸ் வழியாகச் செல்லும் ஒரு கோட்டினால் பிரிக்கலாம்.

ஆப்ரிக்கா ஐரோப்பாவைப் போல் மூன்று மடங்கு விரிவானது. இது கிழக்கு-மேற்கில் 4,400 மைல், தெற்கு-வடக்கில் 5,000 மைல். எல்லா பக்கங்களிலும் நீரால் சூழப்பட்ட இக்கண்டமானது, இப்போது சூயஸ் கால்வாய் வெட்டியுள்ள சூயஸ் பூசந்தியால் ஆசியாவுடன் இணைக்கப்பட்டிருந்தது.

வட அமெரிக்கா, மெக்ஸிகோவும் சேர்ந்து, ஐரோப்பாவைப்போல் இரு மடங்குக்குக் கொஞ்சம் குறைவு. கிழக்கு-மேற்கில் 8,100 மைல், தெற்கு-வடக்கில் 4,485 மைல். மற்றெல்லா திசைகளிலும் கடலால் சூழப்பட்ட இக்கண்டம், தெற்கில் மத்ய அமெரிக்க பூசந்திப் பிரதேசத்துடன் இணைகிறது. மத்ய அமெரிக்க நாடுகளின் விஸ்தீரணம் 2,00,000 சதுர மைல். வட அமெரிக்காவை அடுத்துள்ள மேற்கிந்தியத் தீவுகளின் விஸ்தீரணம் 65,000 சதுர மைல்.

தேன் அமெரிக்கா:—இது ஐரோப்பாவைப்போல் $1\frac{3}{4}$ மடங்கு பரப்புள்ளது; கிழக்கு-மேற்கில் 3,200 மைல்; தெற்கு-வடக்கில் 4,400 மைல். தென் அமெரிக்காவும் வடக்கில் தவிர கடலால் சூழப்பட்டுள்ளது.

கடல் பரப்பும் ஆழமும்

சமுத்திரத்தின் மிக ஆழமான இடம் பசிபிக்கில், பிலி பைன் தீவுகளைச் சேர்ந்த மிண்டானேவுக்கப்பால் உள்ள 35,410 அடி ஆழமேயாகும். ஆனால் சமுத்திரத்தின் சராசரி ஆழம் நீர்மட்டத்துக்குக் கீழ் 12,000 அடி; நிலத் தின் சராசரி உயரம் நீர்மட்டத்துக்கு மேல் 2,300 அடியே யாகும்.

உலகத்தின் பிரதான சமுத்திரங்கள், கடல்கள், இவற் றின் விஸ்தீரணமும், ஆழமும், கீழே தரப்படுகிறது:

பெயர்	விஸ்தீரணம் (சதுர மைல்)	அதிக ஆழம் (அடி)
பசிபிக்	6,39,86,000	35,410
அட்லாண்டிக்	3,15,30,000	27,962
இந்துமகா சமுத்திரம்	2,83,50,000	22,968
ஆர்க்டிக்	55,41,600	13,200
மலாய் கடல்	31,37,000	21,342
மத்ய அமெரிக்க கடல்	17,70,170	20,568
மத்யதரைக்கடல்	11,45,000	12,276
பேரிங் கடல்	8,78,000	13,422
ஒகோட்ஸ்க்	5,82,000	10,554
கிழ்சீனக்கடல்	4,80,000	10,500
ஹட்ஸன் வளைகுடா	4,72,000	1,500
ஜப்பான் கடல்	4,05,000	10,200
அந்தமான் கடல்	3,05,000	11,000
வடகடல்	2,21,000	1,998
செங்கடல்	1,78,000	7,254
பால்டிக் கடல்	1,58,000	1,200

உயர்ந்த மலைகள்

இமய மலைத்தொடரிலும் இதர நாடுகளிலும் உள்ள பிரதான சிகரங்கள் வருமாறு:

பெயர்	உயரம் (அடி)	பெயர்	உயரம் (அடி)
எவரெஸ்டு (நேபாளம்-திபேத்து)	29,141	கிலிமஞ்ஜாரோ (டாங்கனியீகா)	19,720
குட்வின் ஆஸ்டின் (இந்தியா)	28,250	மௌண்ட் லோகன் (வட அமெரிக்கா)	19,539
கிஞ்சின் ஜங்கா ,,	28,146	எல்பர்ஸ் (காகஸஸ்)	18,526
நங்காபர்வதம் ,,	26,629	தேமாவெண்ட் (பாரசீகம்)	18,464
நந்தா தேவி ,,	25,645	மான்ட் பிளாங்க் (ஐரோப்பா)	15,782
இல்லம்பு (தென் அமெரிக்கா)	25,248		
மாக்கின்லி (அலாஸ்கா)	20,300		

மிகப்பெரிய தீவுகள்

தீவின் பெயர்	சமுத்திரம்	விஸ்தீரணம் (சதுர மைல்)
கிரீன்லந்து (டேனிஷ்)	ஆர்க்டிக்	8,27,300
நியூகினி (பிரிட்டிஷ்)	பசிபிக்	3,30,000
போர்னியோ (பிரி.—டச்சு)	,,	3,07,000
மடகாஸ்கர் (பிரெஞ்சு)	இந்து சமுத்திரம்	2,28,000

தீவின் பெயர்	சமுத்திரம்	விஸ்தீரணம் (சதுர மைல்)
சுமத்ரா (டச்சு)	இந்து சமுத்திரம்	1,63,000
கிரேட் பிரிட்டன்	அட்லான்டிக்	88,745
ஹான்ஷூ (ஜப்பான்)	பசிபிக்	87,500
ஸெலிபீஸ் (டச்சு)	இந்து சமுத்திரம்	73,000
நியூஜீலந்து தென்தீவு	பசிபிக்	58,500
ஜாவா (டச்சு)	இந்து	48,400
நியூஜீலந்து வடதீவு	பசிபிக்	44,500
கியூபா	அட்லான்டிக்	44,000
நியூபவுண்லாந்து (கனடா)	,,	42,750
லூஸான் (பிலிபைன்)	பசிபிக்	41,000
ஐஸ்லந்து	அட்லான்டிக்	40,000
மிண்டானேு (யு.ஸ்.)	பசிபிக்	37,000
ஹொக்கெய்டோ (ஜப்பான்)	,,	30,000
அயர்லாந்து	அட்லான்டிக்	32,600
ஸகாலீன் (ரஷ்யா)	பசிபிக்	29,100
டாஸ்மேனியா	பசிபிக்	26,215
ஸிலோன்	இந்து	25,400
கியூஷூ (ஜப்பான்)	பசிபிக்	15,700
ஹெய்னன் (சீனு)	பசிபிக்	14,000
பர்மோஸா (சீனு)	,,	14,000
டைமார் (போர்ச்சுகல்)	இந்து	12,500
ஸிஸிலி (இதாலி)	மத்யதரைக்கடல்	10,000

நீண்ட நதிகள்

நதியும் தேசமும்	நீளம் (மைல்)	நதியும் தேசமும்	நீளம் (மைல்)
மிஸௌரி-மிஸிஸிபி (வட அமெரிக்கா)	4,502	ஹோயாங்ஹோ (சீனு)	2,600
		ஆமூர் (மஞ்சூரியா)	2,500
அமேஸான் (தென் அமெரிக்கா)	4,000	வோல்கா (ரஷ்யா)	2,400
		மாக்கென்ஸி (கனடா)	2,300
நீலநதி (எகிப்து)	4,000	டான்யூப் (கிழக்கு ஐரோப்பா)	1,725
யாங்க்ட்ஸி (சீனு)	3,400		
யெனிஸி (ரஷ்யா)	3,300	யூப்ரடீஸ் (இராக்)	1,700
காங்கோ (ஆப்ரிக்கா)	3,000	சிந்து (இந்தியா)	1,700
லீனு (ரஷ்யா)	2,800	பிரம்மபுத்ரா (இந்தியா)	1,680
மீகாங் (இந்தோ சைனு)	2,800	ஸாம்பெஸி (தெ. ஆப்ரிக்கா)	1,600
ஓபி (ரஷ்யா)	2,700		
நைஜர் (ஆப்ரிக்கா)	2,600	கங்கை (இந்தியா)	1,500

நீண்ட ஆற்றுப் பாலங்கள்

(நீளம் மீட்டரில்: 1மீ = 1.09 கஜம்)

ஸாம்பெஸி பிரிட்ஜ், (ஆப்ரிக்கா)	3,451	ஸோன் நதிப்பாலம் (இந்தியா)	2,999
டே பிரிட்ஜ், (ஸ்காட்லந்து)	3,136	கோதாவரிப் பாலம் (இந்தியா)	2,707

பெரிய ஏரிகள்

ஏரியும், தேசமும்	சது. மைல்	ஏரியும், தேசமும்	சதுர மைல்
காஸ்பியன்கடல் (ரஷ்யா)	170,000	சாட் ஏரி (ஆப்.)	20,000
ஸுபீரியர் ஏரி (யு. எஸ்.—கனடா)	31,820	நியாஸா ஏரி (ஆப்.)	14,200
விக்டோரியா ஏரி (ஆப்.)	26,200	டாங்கனியீகா ஏரி (ஆப்.)	12,700
ஏரல் கடல் (ரஷ்யா)	24,400	பெய்கால் ஏரி (ரஷ்.)	11,580
ஹ்யூரான் ஏரி (வ. அமெ.)	23,800	கிரேட் ஸ்லேவ் ஏரி (கன.)	10,719
மிச்சிகன் ஏரி (வ. அமெ.)	22,450	கிரேட் பேர் ஏரி (கன.)	10,259

எரிமலைகள்

	அடி		அடி
1. சிம்பராஸோ (தெ. அமெ.)	20,702	6. மௌன்ட் கீயா (ஹவாய்)	13,784
2. கொடபாக்ஸி (தெ. அமெ.)	19,580	7. மௌன்ட் லாவ் (ஹவாய்)	13,500
3. எட்ணு (ஸிஸிலி)	17,740	8. பூஜியாமா (ஜப்பான்)	12,044
4. போபொ காடபெடல் (மெக்ஸிகோ)	17,520	வெஸுவியஸ் (இதாலி)	4,700
5. ஸாங்கே (தெ. அமெ.)	17,464		

உலகின் ஏழு அதிசயங்கள்

1. 'பிரமிட்' என்ற பிரம்மாண்டமான சவ அடக்க கோபுரங்கள். இவை எகிப்தில் பாலைவனப் பிரதேசத்தில் பெரும் கருங்கற் பாறைகளால் சுமார் 5,000 வருஷங்களுக்கு முன் கட்டப்பட்டன. கிஸே என்ற இடத்தில் உள்ள மூன்றில் மிகப் பெரிய பிரமிட்டின் நேர் உயரம் 482 அடி.

2. பாபிலோனியா என்ற சரித்திரப் பிரசித்தி பெற்ற பழைய நகரில் (இன்றைய இராக் தேசத்தில்) குன்றின் சாரலில் படிப்படியாக கட்டப்பட்ட மலைத் தோட்டங்கள்.

3. மாஸோலஸ் என்ற கிரேக்க அரசனின் சவ மண்டபம். கி.மு. 353-ல் (இன்றைய துருக்கி) ஆசியா மைனரில் ஹலிகார்னஸஸ் என்ற இடத்தில் கட்டப்பட்டது.

4. எபிஸஸ் என்ற நகரில் (ஆசியா மைனரில்) டயானு என்ற காட்டு தேவதைக்கு கி. மு. 5-ம் நூற்றாண்டில் கட்டிய கோயில்.

5. ரோத்ஸ் தீவில் கிரேக்கர்கள் வெற்றிச் சின்னமாகக் கட்டிய 120 அடி உயரமான வெங்கலச் சிலை. இதன் இரு கால்களுக்கிடையே புகுந்து கப்பல்கள் துறைமுகத்துக்குள் செல்லும். கி.மு. 280-ல் கட்டப்பட்ட இது 224-ல் பூகம்ப அதிர்ச்சியினால் உடைந்து விட்டது.

6. 'பெய்டியாஸ்' என்ற பிரபல கிரேக்க சிற்பி ஒலிம்பியா என்ற மலைச்சிகரத்தில் சலவைக் கல்லில் செதுக்கிய ஜூபிடர் சிலை.

7. அலெக்ஸாந்திரியா (எகிப்து) நகரை ஒட்டிய பேராஸ் தீவில் இருந்த லைட் ஹவுஸ். இது 400 அடி உயரம் இருந்ததாம்.

முக்கிய பாலைவனங்கள்

	சதுர மைல்		சதுர மைல்
ஸஹாரா (ஆப்.)	35,00,000	அரேபிய பாலைவனம்	1,500
கோபி (மங்கோலியா)	3,00,000	தக்ளமகான் (சீனா)	700
திபேத்து (ஆசியா)	2,30,000	அடகாமா (சிலி)	400
கல்ஹாரி (தெ. ஆ.)	1,20,000		

மலைக்குகைப் பாதைகள்

	மைல்		மைல்
டன்னா (ஜப்.)	$13\frac{1}{2}$	லோட்ஷ்பெக் (ஸ்விஸ்)	$9\frac{1}{4}$
ஸிம்ப்ளான் (ஸ்விஸ்-இதாலி)	$12\frac{1}{4}$	மாண்ட் ஸெனிஸ் (பிரா)	8
அபினைன்ஸ் (இதாலி)	$11\frac{1}{2}$	ஆர்ல்பர்க் (இதாலி)	$6\frac{1}{2}$
ஸெயின்ட் கோதார்டு (ஸ்விஸ்-இதாலி)	$9/\frac{1}{3}$		

உயர்ந்த கட்டிடங்கள்

	அடி		அடி
ஸோவியத் பாலஸ் (மாஸ்கோ)	1,365	கிரிஸ்லர் (நியூ யார்க்)	1,030
எம்பயர் ஸ்டேட் (நியூ யார்க்)	1,248	எய்பெல் டவர் (பாரிஸ்)	985

நீர்வீழ்ச்சிகள்

பெயர், இடம்	உயரம் (அடி)	பெயர், இடம்	உயரம் (அடி)
டியூக்ளா (நேடால்)	2,810	ஜெர்ஸொபா (மைசூர்)	830
ஸதர்லண்டு (நியூஜீலந்து)	1,904	விக்டோரியா (தெ. ஆ.)	415
ரிப்பன் (கலிபோர்னியா)	1,612	நயாகரா (கனடா)	165

நீண்ட ரயிலடி பிளாட்பாரம்

	அடி		அடி
ஸோனேபூர் (ஓ.டி.ஆர். இந்தியா)	2,415	விஜயவாடா (எம். எஸ். எம்)	2,100
கரக்பூர் (பி.என்.ஆர். இந்தியா)	2,350	ஜான்வி (ஜி.ஐ.பி.)	2,024
புலவாயோ (தெ.ஆப்.)	2,302	கோட்ரி (பாகிஸ்தான்)	1,896
லக்ஷ்மணபுரி (இ.ஐ. ஆர். இந்தியா)	2,250	மாண்டலே (பர்மா)	1,788
		திருச்சி (எஸ்.ஐ.ஆர்.)	1,546
மாஞ்செஸ்டர் (இங்கிலாந்து)	2,194		

அணைக்கட்டுகள்

			உயரம் (அடி)	நீர்த்தேக்கம் (100 கோடி காலன்கள்)
ஸென்னார் (ஸூடான்)	1,926	பாசனம்	128	140
அஸூவான் (எகிப்து)		பாசனம்	147	1,322
மேட்டூர் (தெ. இந்தியா)	1,934	பாசனம், மின்சாரம்	239	700

அணைக்கட்டுகள்—(தொடர்ச்சி)

			உயரம் (அடி)	நீர்த்தேக்கம் (100 கோடி காலன்கள்)
ஸக்கர் (சிந்து)	1,932	பாசனம்	190	
நீபர் (ரஷ்யா)	1,932	மின்சார உற்பத்தி	200	291
பௌல்டர் (யு.எஸ்.)	1,936	பாசனம், குடிதண்ணீர்சப்ளை	727	9,938
கிராண்டு கௌலி (யு.எஸ்.)	1,941	பாசனம், மின்சாரம்	550	3,142

கப்பல் பாதைகள்

1. **வட அட்லாண்டிக் பாதை** :—மேற்கு ஐரோப்பியத்துறைமுகங்களையும் வட அமெரிக்காவின் கீழ் கரைத் துறைமுகங்களையும் பிணைக்கும் இப்பாதையே உலகில் மற்றெல்லா கடற்பாதைகளையும் விட அதிகப் பிரயாண, வர்த்தகப் போக்குவரத்துள்ளது.

2. **பனமா பாதை** :—பசிபிக், அட்லாண்டிக் சமுத்திரங்களைப் பிணைக்கும் பாதை இது. யு. எஸ்ஸின் கீழ்கரையிலிருந்து வியாபாரச் சரக்குகள் ஆஸ்திரேலியா, ஜப்பான், சைனுவுக்கும், வட அமெரிக்க, தென் அமெரிக்க மேல்கரைத் துறைமுகங்களுக்கும் இப்பாதை வழியாகவே செல்லும்.

3. **சூயஸ் கால்வாய் வழி** :—உலகின் மிக முக்கியமான வியாபார மார்க்கமிது. ஐரோப்பாவிலிருந்து மத்தியதரைக் கடல் வழியாக வந்து, செங்கடலைத் தாண்டிய பிறகு, இம் மார்க்கம் இரண்டாகப் பிரிகிறது. ஒன்று நேர்கிழக்காக

இந்தியா, ஆஸ்திரேலியா, ஜப்பான், சீனுவுக்குப் போகும் மற்ருென்று ஆப்ரிக்காவின் கீழ்கரையோரமாக டர்பானுக்கு செல்லும்.

4. **கேப் மார்க்கம்:**—மேற்கு ஐரோப்பாவிலிருந்து மேற்கு, தென் ஆப்ரிக்காவிற்கும், நன்னம்பிக்கை முனை வழியாக ஆஸ்திரேலியாவுக்கும் செல்லும் கடல் மார்க்கமிது.

5. **மேற்கிந்திய தீவு-தென் அட்லான்டிக் பாதை:**—ஐரோப்பாவிலிருந்து (அமெரிக்காவை ஒட்டியுள்ள) மேற்கிந்தியதீவுகளுக்கும், பிரேஸில், அர்ஜென்டைனுவுக்கும் போகும் மார்க்கம்.

6. **பசிபிக் பாதை:**—அமெரிக்காவின் பசிபிக் (மேல்) கரையை ஆசியாவுடனும் ஆஸ்திரேலியா, நியூஜீலந்துடனும் பிணைக்கும் மார்க்கம். கீழ் நாடுகளிலிருந்து அமெரிக்காவுக்குச் செல்லும் ஏற்றுமதிச் சரக்குகளெல்லாம் இவ்வழியாகவே போகிறது.

கப்பல் கால்வாய்கள்

	நீளம் மைல்	ஆழம் அடி.		நீளம் மைல்	ஆழம் அடி.
பால்டிக்—ஒயிட் ஸீ கனல்	152		எல்ப் & ட்ராவி (ஜெர்.)	41	10
கோட்டா (ஸ்வீடன்)	115		மாஞ்செஸ்டர் (பிரிட்டன்)	35.5	26
சூயஸ் (எகிப்து)	104.5	39.5	வெல்லாண்ட் (கனடா)	27.5	30
கீல் (ஜெர்)	61	45	க்ரான்ஸ்டாட்-லெனின் கிராட் (ரஷ்யா)	16	28
ஹூஸ்டன் (யூ. எஸ்.)	57	34			
பனமா (யு. எஸ்.)	50.5	45			

சில முக்கிய விஷயங்கள்

அதி உயர்ந்த பீடபூமி—திபேத்து.

மிகப் பெரிய சுத்தஜல ஏரி—காஸ்பியன் கடல்.

மிகப் பெரிய உப்புஜல ஏரி—லேக் ஸுபீரியர்.

மிகப் பெரிய வெட்டு ஏரி—லேக் மீட் (யு.எஸ்ஸில் பௌல்டர் அணைக்கட்டைச் சேர்ந்தது)

அதிக ஜன நெருக்கம்—ஜாவா (ச. மைலுக்கு 817)

அதிக உஷ்ணம்—வடமேற்கு ஸஹாரா; வட ஆப்ரிக்காவில் டிரிபோலிடானியாவிலுள்ள அஸிஸியா என்ற இடம் 136°; கலிபோர்னியாவில் (கொலைப் பள்ளம் என்று பொருள்படும்) Death Valley 134°; இந்தியாவிலுள்ள தார் பாலைவனம்.

அதி சீதளம் :—ஸைபீரியாவிலுள்ள 'வர்கோயான்ஸ்க்' (—90°) 'ஆய்மிகான்' (—94°) என்ற கிராமங்கள்.

பூமியின் வடகோடியிலுள்ள ஊர் :—நார்வேயைச் சேர்ந்த 'ஹெம்மர் வெஸ்ட்' நகரம்.

அதிக மழை :—அஸ்ஸாமில் 'செறபுஞ்சி' என்ற இடம்.

அதி உயர ஏரி :—லேக் டிடிகாகா (பொலீவியாவில், கடல் மட்டத்தைவிட 12,000 அடி உயரத்தில் உள்ளது).

பாதாள ஏரி :—Dead Sea (சாவு கடல்) என்பது தரை மட்டத்துக்குக் கீழேயுள்ளது. அதிக உப்புக் கரிக்கும் நீருள்ளது. இதில் உயிர் ஜீவன் எதுவும் இராது.

மிகப்பெரிய கப்பல் :—க்வீன் எலிஜபெத் (85,000 டன்).

மிகப்பெரிய வைரச்சுரங்கம்:—கிம்பர்லி (தெ.ஆப்.)

அதிஉயர சிலை:—சுதந்திரதேவி சிலை (நியூயார்க்) 151 அடி.

மிகப்பெரிய வைரக்கல்:—குலினன்

அதிகதூர ரயில்பாதை:—ரீகாவிலிருந்து விளாடிவஸ்டாக் (டிரான்ஸ்-ஸைபீரியன் ரயில்வே) 6,000 மைல்.

அதிநீண்ட மதில்சுவர்:—சீனாவின் எல்லைச்சுவர் 1,500 மைல்.

மிகப்பெரிய மரம்:—கலிபோர்னியாவில் உள்ள 'ஜயன்ட ஸெக்வயா' என்ற ஜாதிமரம். உயரம் 364 அடி. எடைமதிப்பு 2,000 டன்.

மிகப்பெரிய கிண்டா மணி:—மாஸ்கோ மணி (1733-ல் வார்த்தது) 21 அடி உயரம், 21 அடி குறுக்களவு, 200 டன் எடை.

யந்திர சாதனங்கள்

வருஷம்	சாதனம்	கர்த்தா	நாடு
1450	அச்செழுத்து	கூடென்பர்க்	ஜெர்மானியர்
1608	தூர திருஷ்டிக் கண்ணாடி	லிப்பர்ஷே	டச்சுக்காரர்
1643	வாயு மானி	டாரிஸெல்லி	இதாலியர்
1765	நீராவி யந்திரம்	ஜேம்ஸ் வாட்	ஸ்காட்லாந்துக்காரர்
1783	உஷ்ணக்காற்றடித்த பலூன் விமானம்	மாண்ட்கால்பியர்	பிரெஞ்சு
1807	நீராவிப்படகு	(F) புல்டன்	அமெரிக்கர்
1819	ஹ்ருதயமானி	லேனெக்	பிரெஞ்சு

யந்திர சாதனங்கள்—(தொடர்ச்சி)

வருஷம்	சாதனம்	கர்த்தா	நாடு
1829	நீராவி ரயில் எஞ்சின்	ஸ்டீபென்ஸன்	இங்கிலீஷ்
1831	மின்சார உற்பத்தி யந்திரம் (டைனமோ)	பாரடே	இங்கிலீஷ்
1835	கைத்துப்பாக்கி	கோல்ட்	அமெரிக்கர்
1837	தந்தி	மோர்ஸ்	அமெரிக்கர்
1846	தையல் மெஷீன்	ஹோவ்	அமெரிக்கர்
1856	எஃகு	பெஸ்ஸிமர்	இங்கிலீஷ்
1866	வீர்ய வெடிமருந்து (டைனமைட்)	நோபெல்	ஸ்வீடிஷ்
1868	டைப்ரைட்டர்	ஷோல்ட்ஸ்	அமெரிக்கர்
1876	டேலிபோன்	கிரஹாம் பெல்	அமெரிக்கர்
1877	ஒலிபெருக்கி	பெர்லினர்	,,
1877	கிராமபோன்	எடிஸன்	,,
1879	மின்சார விளக்கு	எடிஸன்	,,
1884	பவுண்டன் பேனா	வாட்டர்மன்	அமெரிக்கர்
1885	லினோ டைப் (அச்சு கோர்க்கும் டைப் ரைட்டர்)	மெர்கந்தாலர்	,,
1887	மின்சார (மோட்டார்) யந்திரம்	டெஸ்லா	,,
1889	ரேயான் (நாற்பட்டு)	ரேயான்	பிரெஞ்சு
1893	டீஸெல் எஞ்சின்	டீஸெல்	ஜெர்மன்
1895	எக்ஸ்ரே (X-Ray)	ரோன்ட்ஜென்	—

யந்திர சாதனங்கள்—(தொடர்ச்சி)

வருஷம்	சாதனம்	கர்த்தா	நாடு
1896	ஒயர்லெஸ் (கம்பியில்லா தந்தி)	மார்கோனி	இதாலியர்
1900	சப்மரைன்	ஹாலண்டு	அமெரிக்கர்
1903	ஏரோபிளேன்	ரைட் சகோதரர்	,,
1914	ராணுவ டாங்கிகள்	ஸ்வின்டன்	இங்கிலீஷ்
1925	டெலிவிஷன் (ரேடியோ போட்டோ)	பெய்ர்டு	ஸ்காட்லாந்துக்காரர்

1945—அணுகுண்டு அமெரிக்க, பிரிட்டிஷ் விஞ்ஞானிகள்

* * *

1796—வைசூரிக்கு அம்மை குத்தல்—ஜென்னர்.

1842—"குளோரோபாம்" ஆபரேஷனுக்கு முன் மயக்க மருந்து கொடுத்தல்—லாங் (அமெரிக்கர்)

1946—பெனிஸிலின்—டு விக்னுட்.

பறவைகளின் ஆயுள்

	வரு.		வரு.
காகம்	100	மயில்	24
கிளி	100	நாரை	24
கழுகு	100	புறா	20
கொக்கு	70	கோழி	14
சிட்டுக்குருவி	40		

பலநாட்டு மக்கள், அரசாங்கங்கள்

அண்டோரா:—ஸ்பானிஷ்-பிரெஞ்சு எல்லையில் பிரனீஸ் மலைச்சரிவிலுள்ள சிறு குடியரசு. பிரான்சும், ஸ்பெயினைச் சேர்ந்த ஊர்கேல் என்ற இடத்தின் மதகுருவும் இதன் மீது கூட்டு ஆதிக்கம் செலுத்துகின்றனர். விஸ்தீரணம் 191 சதுர மைல்; ஜனத்தொகை 6,000.

அபிஸீனியா:—வடகிழக்கு ஆப்ரிக்காவில் உள்ள சுதந்திரநாடு. விஸ்தீரணம் 3,50,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் ஒரு கோடி; பெரும்பாலும் ஆதிகாலக் கிருஸ்தவர். 1936-ல் இதாலியர் பிடித்துக்கொண்ட இந்நாட்டை 1941-ல் சக்ரவர்த்தி ஹேய்லி ஸேலாஸிக்கு பிரிட்டன் மீட்டுத்தந்தது. தலைநகரம் அடிஸ் அபாபா.

அயர்:—பிரிட்டிஷ் தீவுகளைச்சேர்ந்த அயர்லாந்தின் தென்பகுதி நாடு. 1937-ல் பூர்ண சுதந்திரப் பிரகடனம் செய்துகொண்டது. வெளிநாட்டு ஸ்தானிகர்கள் நியமனம் சம்பந்தப்பட்டவரை, பெயரளவில் இருந்து வந்த பிரிட்டிஷ் மன்னரின் அதிகாரத்தை 18-4-49-ல் ரத்து செய்துவிட்டு, காமன்வெல்த் நாடுகள் கோஷ்டியிலிருந்து விலகிவிட்டது. இதன் அரசாங்கமானது, 7 வருஷத்திற்கொரு முறை நேரடியாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்படும் பிரஸிடெண்டு, டேயில் என்ற கீழ்சபை, செனேட், மந்திரிசபை, இவற்றைக் கொண்டது. விஸ்தீரணம் 26,601 ச. மைல். ஜனத்தொகை 29.8 லட்சம். தலைநகர் டப்ளின். தலைவர்: ஸீன் டி. ஒ'கேல்லி. பிரதமர்: ஜான் காஸ்டேல்லோ.

அர்ஜேன்டினா:—தென் அமெரிக்க குடியரசுகளில் பரப்பில் இரண்டாவது. விஸ்தீரணம் 10,79,964 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 141 லட்சம். கோதுமை ஏற்றுமதி விசேஷம். மாடு, ஆடு, குதிரைப் பண்ணைகள் அதிகம்.

பெட்ரோல் வெகுவாகக் கிடைக்கிறது. இந்நாட்டின் ரயில் வேக்களில் பெருவாரியாக போடப்பட்டிருந்த பிரிட்டிஷ் மூலதனம், யுத்தத்திற்குப் பின் ஏற்பட்ட ஸ்டர்லிங் ஒப்பந்தப்படி திருப்பித்தரப்பட்டு விட்டது. பிரஸிடென்ட் ஜுவான் பேரான். தலைநகர் போனஸ் அயர்ஸ்.

அரேபியா :—தென்மேற்கு ஆசியாவிலுள்ள அரேபியா தீபகற்பத்தில் உள்ள முக்கிய ராஜாங்கம் ஸவுதி அரேபியா. இதன் பரப்பு 80,000 ச. மைல். பெரும்பாலும் பாலைவனப பிரதேசம். ஸவுதி அரேபியாவானது 1932-ல் ஹெஜாஸ், நெஜித் என்ற சமஸ்தானங்களைப் பிணைத்து இபின் ஸவுத்தினல் அமைக்கப்பட்ட முஸ்லிம் ராஜ்யம். இதில் பெட்ரோல் எடுக்க அமெரிக்க கம்பெனிகளுக்கு உரிமை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மெக்கா, மெடினு நகரங்கள் ஹெஜாஸில் உள்ளன.

ஸவுதி அரேபியா தவிர, குவாயத், ஓமான், ஏமென் முதலிய சிறு சமஸ்தானங்கள் எல்லாம் சேர்ந்த அரேபியா தீபகற்பத்தின் ஜனத்தொகை சுமார் ஒரு கோடி; பரப்பு 12,00,000 ச. மைல்.

ஸவுதி அரேபியாவின் தலைநகர் ரியாத்

அல்பேனியா :—கிரீஸுக்கு வடமேற்கேயுள்ள, முடியரசான இந்நாட்டை 1939-ல் இதாலி பிடித்துக் கொண்டது. யுத்தத்திற்குப்பின் சுதந்திரக் குடியரசாயிற்று. பரப்பு 10,629 ச. மைல். ஜனத்தொகை 10 லட்சம். தலை நகர் டிரானு. தலைவர் மேடி பிராஷேரி. பிரதமர் ரேக்ஸேவ் மிட்ரோவ்கா.

அல்ஸ்டர் :—அயர்லாந்து தீவின் வடபகுதியான அல்ஸ்டர், கிரேட் பிரிட்டன் முடியரசின் ஒரு பகுதியாயுள்ளது. இதற்கு தனி பார்லிமெண்டும், மந்திரிசபையும் இருந்த போதிலும், பிரிட்டிஷ் பார்லிமெண்டுக்கு 13

மெம்பர்களை அனுப்புகிறது. இதன் கவர்னர் கிரான்வில் பிரபு. பிரதமர் ஸர் பேஸில் புரூக். பிரிட்டிஷார் இதைத் தனியாகப் பிரித்து விட்டதை எதிர்த்து 'அயர்' மக்கள் கிளர்ச்சி செய்து வருகின்றனர். அல்ஸ்டரின் பரப்பு 5,237 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 13 லட்சம். தலைநகர் பேல்பாஸ்ட்.

ஆப்கானிஸ்தானம்:—பாகிஸ்தானுக்கு வடமேற்கில் (இரானுக்கு கிழக்கே, ஸோவித் ரஷ்யாவுக்குத் தெற்கே) உள்ள முஸ்லிம் நாடான இதன் பரப்பு 2,50,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் ஒரு கோடி. பொது ஜன பாஷை புஷ்டு; அரசாங்க மொழி பெர்ஸியன். முக்கால் பாகம் மலைப்பிரதேசம். மூன்று நதி தீரங்களில் விவசாயமும் (முக்கியமாக கோதுமை, பார்லி) பழத்தோட்டங்களும், ஆடு வளர்த்து கம்பளித் தொழிலும் உண்டு. இந்தியாவிலிருந்து ஜவுளி, தோல், டீ, சர்க்கரை பெரும்பாலும் இறக்குமதியாகிறது.

இதன் அரசர் முகம்மது ஜாஹிர் ஷா. பிரதமர் ஷா முகம்மது கான். 40 மெம்பர் செனேட்டும், 120 மெம்பர் அசெம்பிளியும் கொண்டது இதன் பார்லிமெண்டு.

இந்நாடு ரஷ்யாவுடனும் சுதந்திர இந்தியாவுடனும் நட்பை வளர்த்து வருகிறது. வடமேற்கு எல்லைப்புற பட்டாணிகள் கோரும் பட்டாணிஸ்தான் சம்பந்தமாகப் பாகிஸ்தானை வற்புறுத்தி வருகிறது.

காண்டஹார் (காந்தாரம்), காபூல் இரண்டும் பிரபல வியாபார ஸ்தலங்கள். கைபர், போலன் கணவாய்கள் வழியாக பாகிஸ்தானுக்கும் அப்பால் இந்தியாவுக்கும் போக்குவரத்து உண்டு.

ஆஸ்டிரியா:—மத்ய ஐரோப்பிய குடியரசு. பரப்பு 32,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 70 லட்சம். 1938-ல்

ஹிட்லர் இந்நாட்டை ஜெர்மனியுடன் இணைத்துக் கொண்டார். 1945-ல் பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க ராணுவத்தினர் ஒரு பகுதியையும், ரஷ்யர் ஒரு பகுதியையும் விடுவித்து ஆண்டு வருகின்றனர். தலைநகர் வியென்னா. தலைவர் கார்ல் ரென்னர். பிரதமர் டாக்டர் லியபால்டு பிகிள்.

ஆஸ்திரேலியா:—பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யத்தைச் சேர்ந்த டொமினியன். பரப்பு 29,74,581 ச. மைல். ஜனத்தொகை 74 லட்சம். தலைநகர் கான்பேரா. கவர்னர்-ஜெனரல் வில்லியம் ஜே. மேக்கேல். பிரதமர் ஜோஸப் சிப்லி.

ஆஸ்திரேலியாவில் வெள்ளையரைத்தவிர பிற நிறத்தவரை நிரந்தரமாகக் குடியேற அனுமதிப்பதில்லை. நிறபேதத்தால் இவ்வாறு செய்யவில்லை யென்றும், சீன, ஜப்பானிய, பிறநிறத்தவர் இங்குவந்தால் குறைந்த கூலிக்கு வேலைசெய்து வெள்ளையரின் வாழ்க்கைத்தரத்தைக் குறைத்து விடுவர் என்ற பொருளாதார காரணத்தாலே இவ்வாறு செய்வதாகவும் கூறப்படுகிறது.

ஆஸ்திரேலியாவில் பிரதானமாக விவசாயமும், ஆட்டு மாட்டுப் பண்ணைகளும் அதிகம். இந்தியாவுக்கும் பிற நாடுகளுக்கும் கோதுமை, பார்லி, பழவகைகள், பாலடைக் கட்டி முதலியன ஏற்றுமதியாகின்றன.

இதாலி:—தென் ஐரோப்பியக் குடியரசு. ஸிஸிலி, ஸார்டினியா, இன்னும் பல தீவுகள் சேர்ந்த இதன் பரப்பு 1,93,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 465 லட்சம். தலைநகர் ரோம். பிரஸிடென்ட் லியூகி எய்னுடி. பிரதமர் ஆல்ஸிடே டி காஸ்பேரி.

1943-ல் நேசக்கட்சியினர் இதாலியை மீட்டதும், பாசிஸ ஆட்சி ஒழிக்கப்பட்டு, 1945-ல் கொரில்லா படைகளால் முஸோலினி கொல்லப்பட்டார். 1946-ல் பொதுஜன ஓட்டின்படி மன்னர் முடிதுறந்து, குடியரசுப் பிரகடனம்

செய்யப்பட்டது. வட ஆப்ரிக்காவில் உள்ள லிபியா, எரிட்ரியா, சோமாலிலந்து முதலிய இதாலிய காலனிகளின் எதிர்காலம் பற்றி இன்னும் முடிவாகவில்லை. பிரிட்டிஷ்-அமெரிக்க ஆதரவின் கீழ் அட்லான்டிக் பாதுகாப்பு ஒப்பந்தத்தில் இதாலியும் சேர்ந்துள்ளது.

அரிசி, கோதுமை, திராட்சை, ஆலிவ் (எண்ணெய்) மரம், இவை பயிராகி, பழங்களும் ஒயினும் ஏராளமாக ஏற்றுமதியாகிறது. நார்ப்பட்டு, அசல்பட்டுத்தொழில் விசேஷம். இதாலியக் கம்பளிகளும் பெயர் பெற்றவை.

இந்தோனீஷியா:—டச்சு கிழக்கிந்தியத் தீவுகளான ஜாவா, சுமத்ரா, போர்னியோ, முதலிய 3,000 தீவுகளையும் சேர்த்து இந்தோனீஷியா என்று கூறலாம். ஆனால் இவற்றில் முக்கியமாக ஜாவா, சுமத்ரா, மதுரா இம் மூன்றிலும் செல்வாக்கு பெற்ற குடியரசுக்கட்சியினர், 17-8-45-ல் சுதந்திரப்பிரகடனம் செய்தனர். பிற்பாடு டச்சுக்காரருடன் சண்டையும், சமாதானமுமாக குடியரசு சர்க்கார் இன்னும் ஒரு நிலையின்றி இருக்கிறது. இதன் தலைவர் டாக்டர் சுகர்ணோ. பிரதமர் டாக்டர் ஹட்டா. குடியரசு சர்க்கார் தலைநகர் யோக்யகர்த்தா.

இந்தோனீஷியக் குடியரசு சர்க்காரைத்தவிர, கிழக்கு இந்தோனீஷிய சர்க்கார் போன்ற பல பொம்மை சர்க்கார்களை டச்சுக்காரர் அமைத்து வருகின்றனர். டச்சுத் தலைநகர் படேவியா. டாக்டர் பீல் என்பவர் டச்சு கமிஷனர்.

கிழக்கிந்தியத் தீவுகளில் ரப்பர், சர்க்கரை, ஈயம், பெட்ரோல் முதலியவை ஏராளமாக உற்பத்தியாகி ஏற்றுமதியாகிறது. பெரும்பாலான மக்கள் முஸ்லிம்கள். ஆயிரம் வருஷங்களுக்கு முன் இந்தியாவிலிருந்து நம் மக்கள் இத்தீவுகளுடன் கப்பல்வியாபாரத் தொடர்பு கொண்டிருந்ததுடன், அங்கு குடியேறி ஹிந்து நாகரீகத்தையும் பரவச் செய்தனர். பாலி தீவில் இன்றும் ஹிந்து மதம் பரவியிருக்

கிறது. ஜர்வாவில் போரோ புதார் என்ற இடத்தில் பௌத்த கோயில் இருக்கிறது.

இந்தோ-சீனு:—பரப்பு 2,87,000 ச. மைல். ஜனத் தொகை 240 லட்சம். பிரெஞ்சு ஆதிக்கத்திலுள்ள இந்நாடு கொச்சின்-சைனு, கம்போடியா, லஓஸ், அன்னும், டாங்கிங் என்ற ஐந்து பகுதிகளைக் கொண்டது. சென்ற யுத்தத்துக் குப்பின் இங்கு தேசிய உணர்ச்சி வலுத்து வீட்-நாம் என்ற குடியரசு வடக்கே அன்னும்-டாங்கிங்கில் ஏற் பட்டது. சிறிது சிறிதாக பிரெஞ்சுப் படைகள் சுதேசிப் படைகளைத் தாக்கி, இப்போது டாக்டர் ஹோ சி மின் என்ற குடியரசுத் தலைவரின் படைகள் கொரில்லாயுத்தம் செய்து வருகின்றன. கம்போடியாவில் பிரெஞ்சுக்குக் கட்டுப்பட்ட அரசர் இருக்கிறார். கொச்சின்-சைனுவிலும் பொம்மை சர்க்கார். அன்னுமின் பழைய சக்கரவர்த்தி பாவ் தாய் என்பவரைத் தலைவராகக் கொண்ட சமஷ்டி சர்க்கார் ஏற்படுத்த முயற்சி நடக்கிறது. லியான் பிக்னுன் என்பவர் பிரெஞ்சு ஹைகமிஷனர்.

தென் மாகாணமான கொச்சின்-சைனுவின் தலைநகர் சைகோன். இங்கு இன்றும் சுமார் 2,000 இந்தியர் உள்ளனர். இங்கிருந்து இந்தியாவுக்கு அரிசி வருவதுண்டு.

வட மாகாணமான டாங்கிங்கிலும் தெற்கில் சில பாகங்களிலும் அன்னுமீஸ் மக்கள் சீனப் பழக்கவழக்கங்களை மேற்கொண்டனர். ஆனல் மற்ற பகுதிகளில் இந்திய நாகரீகம் ஆயிரம் வருஷகாலமாகப் பரவி, பல்வேறு இந்திய மதங்கள் அனுசரிக்கப்பட்டு, இந்திய கலாசாரம் இன்றும் காணப்படுகிறது. கம்போடியாவில் அங்கோர் என்ற இடத்தில் 13-ம் நூற்றூண்டில் கட்டப்பட்ட ஹிந்து கோயில் அதிசய வேலைப்பாடு அமைந்தது.

இராக்:—1914–18 மகாயுத்தத்துக்குப்பின் துருக்கி யிடமிருந்து விடுவித்து, ஹெஜ்ஜாஸ் அரசனின் ஒரு புதல்வனை பெய்ஸாலுக்கு பிரிட்டிஷாரால் கொடுக்கப்பட்ட

இந்நாடு, பழைய காலத்தில் புகழ் பெற்ற மெஸப்டோமியா வாகும். யூப்ரடீஸ், டைகிரிஸ் என்ற இரு நதிகள் ஓடும் இந்நாடு மேற்கில் அரேபிய பாலைவனத்தாலும், கிழக்கில் பாரசீகத்தாலும் சூழப்பட்டுள்ளது. முக்கியமாக முஸ்லிம்கள் வசிக்கும் இதன் தலைநகர் பாக்தாத், பாஸ்ரா, மோஸல் முதலியன இதர முக்கிய நகரங்கள். நதி தீரத்தில் சாகுபடியும், இதர இடங்களில் ஏராள எண்ணெய்க் கிணறுகளும் உண்டு. பேரீச்சை, கம்பளி முதலியன ஏற்றுமதியாகின்றன. இன்றைய அரசர் 14 வயதுள்ள இரண்டாம் பேய்ஸால். அரசரின் தாய்மாமனை அமீர் அப்துல் எலாஹி ரீஜெண்டாக (ஆக்டிங் அரசராக) இருக்கிறார். பிரதமர் ஜெனரல் நூரி எஸ் ஸயத். இரு சபை கொண்ட பார்லிமெண்டு உண்டு. இதன் பரப்பு 1,16,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 45 லட்சம்.

இரான் :—பாரசீகம் என்று சரித்திரப்புகழ் பெற்ற இந்நாட்டின் பரப்பு 6,28,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 150 லட்சம். தலைநகர் டேஹரான். அரசர் ரேஸா ஷா பஹ்லேவி. பிரதமர் ஸயத் மராகா.

ஆப்கானிஸ்தானுக்கு மேற்கேயும், சோவியத் ஆசியாவுக்குத் தெற்கேயும் உள்ள இந்நாட்டின் தெற்கே பெட்ரோல் கிடைக்கிறது. வடக்கே காடுகள். இடையே வரண்ட வெளிகளில் ஆட்டு மந்தைகள். கம்பளம் நெய்தல் முக்கிய தொழில்.

வெகு காலமாக பிரிட்டிஷ் செல்வாக்கு வலுத்த இந்நாட்டில் ரஷ்யாவுக்கும் வெகு காலமாகக் கண் உண்டு. சமீபத்தில் கம்யூனிஸ்டுகள் வடமேற்கு மாகாணமான அஸர் பேய்ஜானில் புரட்சி செய்து முறியடிக்கப்பட்டனர். தற் சமயம் இங்கு அமெரிக்க செல்வாக்குப் பெருகி வருகிறது. மூவல்லரசுப் போட்டி ஸ்தானங்களில் இதுவும் ஒன்று.

இலங்கை:—1948-ல் சுதந்திர டொமினியன் ஆன 'ஸிலோன்' தீவு. இதன் பரப்பு 25,322 ச. மைல். ஜனத் தொகை 62,76,000.

கி.பி. 1505 முதல் 150 வருஷங்கள் போர்ச்சுகீஸிய வர்த்தகர் ஆதிக்கம். பிறகு டச்சுக்காரர் பிடித்துக் கொண் டனர். 1796-ல் பிரிட்டிஷார் வசம் வந்து, 1812 முதல் பிரிட்டிஷ் காலனியாக இருந்து, 1948-ல் சுதந்திர டொமி னியனுயிற்று. ஆதிமுதல் இந்திய கலாசாரத் தொடர்பும், ஆயிரம் வருஷங்களுக்கு முன் தென்னிந்திய தமிழ் அரசர் ஆதிக்கமும் இருந்துவந்த இத்தீவில் இப்போதும் சுமார் 7 லட்சம் இந்தியர் உள்ளனர்.

ஏற்றுமதிக்கு தேயிலே, ரப்பர், பாக்கு முதலியவையும், நெல்லும் சாகுபடியாகின்றன. ரத்னக் கற்களும், முத்தும் கிடைக்கும். இன்றைய கவர்னர்-ஜெனரல் **ஸர் மாங்க்-மேஸன் மூர்**. பிரதமர் **டி. எஸ். சேனுயகா**.

இஸ்ரேல்:—புது யூத குடியரசு. 1948-ல் ஸ்தாபிக்கப் பட்டது. 2,000 வருஷங்களாக தங்களுக்கென்று தனி நாடு இல்லாமல் உலகின் பல பாகங்களிலும் குடியேறியிருந்த யூதர், 1914-18 யுத்தத்தின்போது பிரிட்டிஷார் கொடுத்த வாக்குறுதியின் (பால்பர் பிரகடனம்) பேரில், துருக்கியிட மிருந்து பிடிபட்ட பாலஸ்தீனத்தில், பிரிட்டிஷ் 'மாண்டேட்' ஆட்சியின் கீழ் குடியேற அனுமதிக்கப்பட்டு, நாட்டில் விவ சாயம், தொழிற்சாலேகளே வளர்த்து வந்தனர். ஹிட்லர் ஆட்சியிலிருந்தும், சென்ற யுத்தத்திற்குப் பின்பும் ஏராள மான யூதர்கள் இங்கு வர ஆரம்பித்ததும், அரபு எதிர்ப் பினுல், குடியேற்றத்தைக் கட்டுப்படுத்த முயன்ற பிரிட்டி ஷாரை எதிர்த்து பயங்கரவாதிகள் வேலே ஓங்கி, பிரிட்டிஷார் வெளியேற முடிவுசெய்து, ஐக்ய நாடுகள் ஸ்தாபனம் மூலம் பிரிவினே முடிவு செய்யப்பட்டது. இஸ்ரேல் ராஜாங்கம் ஸ்தாபிதமாகி, அரபு நாடுகளுடன் போர் நடந்து, மறுபடியும்

ஐக்ய நாடுகள் மத்யஸ்தம் நடந்து வருகிறது. நாட்டின் எல்லை இன்னும் முடிவாகவில்லை.

இஸ்ரேலின் தலைநகர் டேல் அவீவ். பிரஸிடென்ட் டாக்டர் வெய்ஸ்மான். பிரதமர் பேன் கூரியன்.

ஈக்வடார் :—தென் அமெரிக்காவின் மேல்கரைக் குடியரசு. பரப்பு 2,76,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 32.4 லட்சம். தலைநகர் குவிட்டோ. தலைவர் டாக்டர் ஜோஸ் இபாரா.

முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் கோகோ, பெட்ரோல், ஸிங்கோனு (கொயினு பட்டை). இதன் பிரதம துறைமுகம் குவயக்வில். அரசாங்க பாஷை ஸ்பானிஷ்.

உருகுவே :—தென் அமெரிக்காவின் மிகச் சிறிய குடியரசான இது கிழ்கரையில் பிரேஸிலுக்குத் தெற்கே அர்ஜெண்டினுவுக்கு கிழக்கே உள்ளது. பரப்பு 72,180 ச. மைல். ஜனத்தொகை 22.5 லட்சம். தலைநகர் மாண்டிவிடியோ. தலைவர் டான் லூயி பாட்லி பேர்ராஸ்.

கோதுமை, பார்லி பயிராளுலும், முக்கியமாக மாட்டுப் பண்ணைகளும், இறைச்சி, ரோமம், தோல் முதலிய ஏற்றுமதியுமே விசேஷம். இந்நாட்டின் ரயில்வேக்களில் பிரிட்டிஷ் மூலதனம் அதிகம்.

எகிப்து :—வட ஆப்ரிக்க முடியரசு நாடு. பரப்பு 3,86,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 174 லட்சம். தலைநகர் கெய்ரோ. அரசர் பரூக். பிரதமர் அப்துல் ஹாடி பாஷா.

நீல நதியை யொட்டிய பிரதேசம், மேற்கே லிபிய பாலைவனம், கிழக்குப் பாலைவனம், ஆசியாவைச் சேர்ந்த (செங்கடலைத் தாண்டியுள்ள) ஸிஞய் தீபகற்பம்—இவை சேர்ந்தது இத்தேசம்.

பிரிட்டனும் எகிப்தும் கூட்டு ஆதிக்கம் நடத்திவரும் சூடான் தேசத்தை எகிப்துடன் சேர்ப்பதா, தனியாக சுதந்திர நாடாக்குவதா என்ற பிரச்னை இன்னும் முடிவாக வில்லை.

எகிப்தில் 174 லட்சம் ஜனத் தொகையில் சுமார் 145 லட்சம் முஸ்லீம்கள்; 10 லட்சம் 'காப்டிக்' என்ற ஆதி கருப்பு கிறிஸ்தவர்களும், கிரேக்க கிறிஸ்தவர்களும். அரபு பாஷையே பிரதான பாஷை. கெய்ரோவிலுள்ள 'எல் அஷார்' யுனிவர்ஸிட்டி என்பது முஸ்லிம் உலகின் பிரதான சர்வகலாசாலையாகும்.

எகிப்தில் முக்கியமாக உயர் தரப் பருத்தியும், அரிசியும் பயிராகி, ஏற்றுமதியும் ஆகிறது.

எமேன் :—அரேபியாவின் தென்மேற்கு மூலையிலுள்ள சுதந்திர முடியரசு. பரப்பு சுமார் 74,000 சதுர மைல். ஜனத்தொகை 35 லட்சம். தலைநகரம் ஸாஞ. அரசர் இமாம் அஹமது.

முதல் மகா யுத்தத்திற்குப்பின், துருக்கிப்படைகள் வாபஸாகி, இமாம் பூரண ஆதிக்கம் பெற்றார். 1920-28, வரையில், பிரிட்டிஷ் பாதுகாப்பிலுள்ள ஏடனையடுத்துள்ள பிரதேசங்களைப் பலமுறை ஆக்ரமித்து, 1934-ல் பிரிட்டனுடன் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கையின்படி எல்லை நிர்ணயிக்கப் பட்டது. 1946-ல் 10 லட்சம் டாலர் அமெரிக்கா கடனுக உதவியது.

இதன் கடலோரப் பிரதேசமும், மத்திய பீடபூமியும் செழிப்பான பிரதேசங்கள். முக்கியமாக காப்பிக் கொட்டையும், திராட்சையும் பயிராகி, ஏற்றுமதியாகின்றன. செங்கடலிலுள்ள ஹோடைடா என்கிற இதன் துறைமுகம் விசேஷ வியாபார ஸ்தலம்.

ஐஸ்லந்து :—பிரிட்டனுக்கு வடமேற்கில் அட்லாண்டிக் சமுத்திரத்தில் உள்ள தீவு. டென்மார்க் அரசரின் கீழ்

சுயாட்சி நடததிவந்த இத்தீவு 1944-ல் சர்வஜன ஓட்டின் படி சுதந்திரக் குடியரசாயிற்று. பரப்பு 40,500 ச. மைல். ஜனத்தொகை 13 லட்சம். தலைநகர், ரேக்ஜாவிக். தலைவர் ஸ்வெய்ன் போரேன்ஸன். பிரதமர் ஒலாபுர் தார்ஸ்.

மீன் பிடித்தல், மீன் எண்ணெய் உற்பத்தி, ஆடு வளர்த்தல், உரோம ஏற்றுமதி இவையே பிரதான தொழில்கள்.

கனடா:—வட அமரிக்காவின் வட பகுதியிலுள்ள பிரிட்டிஷ் டொமினியன். பரப்பு 36,95,189 ச. மைல். ஜனத்தொகை 123 லட்சம். தலைநகர் ஒட்டாவா. கவர்னர் ஜெனரல் பீல்டு-மார்ஷல் வைகவுன்ட் அலெக்ஸாந்தர். பிரதமர் லூயி ஸெயின்ட் லாரேன்ட்.

ஒன்பது மாகாணங்களையும், 2 கமிஷனர் ஆட்சிப்பிரதேசங்களையும் கொண்ட கனடா பெடரேஷனுடன் சேருவதென்று, இதுவரை தனி பிரிட்டிஷ் காலனியாயிருந்த நியூ பவுண்ட்லந்து தீவு சென்ற வருஷம் பொதுஜன ஓட்டு மூலம் முடிவுசெய்து இவ்வருஷம் சேர்ந்துவிட்டது. இத்தீவும் அதைச் சேர்ந்த லாப்ரடார் பிரதேசமும் சேர்ந்து 1,62,750 ச. மைல் விஸ்தீரணம்; ஜனத்தொகை 3·2 லட்சம்.

கோதுமை, ஓட்ஸ், பார்லி உற்பத்தியும்; மீன்பிடித்தல், பதம் செய்து ஏற்றுமதி செய்தலும்; குளிர்பிரதேசங்களில் ரோமத்தோல் தயார்செய்தலும்; பெரும்காடுகளில் மரம் வெட்டி, மரமாகவும், பேப்பர் உற்பத்தி செய்தும், ஏற்றுமதி செய்வதும், கனடாவின் முக்கிய தொழில்களாகும்.

ஒட்டாவா தவிர முக்கிய நகரங்கள் மான்ட்ரீல், டாரன்டோ, வான்குவர், கியுபெக்.

கியூபா:—அமெரிக்காவின் கீழ்கரையை அடுத்த மேற்கிந்தியத்தீவுகளில் மிகப்பெரியது. இச்குடியரசின் பரப்பு 44,178 ச. மைல்; ஜனத்தொகை 47.7 லட்சம்; தலைநகர் ஹவாணு. தலைவர் சார்லாஸ் பி. ஸோகாரோஸ்.

சர்க்கரை, புகையிலை உற்பத்தியே இத்தீவின் முக்கிய தொழில். இதன் வர்த்தகத்தில் சுமார் 75 சத விகிதம் யு. எஸ்ஸுடன் தான்.

கிரீஸ்:—ஐரோப்பாவின் தென்கிழக்கு முனையிலுள்ள முடியரசு நாடு. இதன்பரப்பு 50,247 ச. மைல்.; ஜனத் தொகை 75 லட்சம். மன்னர் பால் I. பிரதமர் தெமிஸ்டாக் ளஸ் ஸோபௌலிஸ்.

சென்ற மகாயுத்தத்தில் ஜெர்மனி ஆக்ரமித்துக் கொண்ட இந்நாட்டை 1944 அக்டோபரில் நேசப்படைகள் மீட்டன. அதன்பின் பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க செல்வாக்கு நிலவும் கிரேக்க சர்க்கார் ஏற்பட்டாலும், யூகோ, அல்பேனியா, பல்கேரியா முதலிய அண்டை நாடுகளின் உதவியுடன் கிரேக்க கம்யூனிஸ்டுகள் உள்நாட்டுயுத்தம் செய்து வருகின்றனர்.

இந்நாட்டின் பாதி ஜனத்தொகை விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருக்கிறது. முக்கிய சாகுபடியும், ஏற்றுமதியும் புகையிலை. பழவர்க்கங்கள், திராட்சை, ஒயின், இவையும் ஏற்றுமதியாகின்றன.

குவாடிமாலா:—மத்யஅமெரிக்க குடியரசு. இதன் பரப்பு 45,452 ச. மைல். ஜனத்தொகை 35 லட்சம். தலைநகர் குவாடிமாலா. தலைவர் டாக்டர் ஜுவான் ஜோஸ் அரேவலோ.

பூகம்ப அதிர்ச்சி அடிக்கடி ஏற்படும். அரசியல் புரட்சிகளும் அதிகம். தேசபாஷை ஸ்பானிஷ்.

மலைகளும், ஆறுகளும் நிரம்பிய உஷ்ணப் பிரதேசமான இந்நாட்டிலிருந்து காப்பி, தேன், மரம், தங்கம் இவை ஏற்றுமதியாகின்றன.

கோரியா:—சீனாவின் வடகோடி மாகாணமான மஞ்சூரியாவின் தென்கிழக்கில் உள்ள தீபகற்பம். இதன் பரப்பு 85,225 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 25 லட்சம்.

பெரும்பாலும் மலைப்பிரதேசம். அரிசி, பருத்தி, புகையிலை பயிராகிறது. பழ மரங்கள் வளர்க்கவும் பட்டுப் பூச்சி வளர்த்தலுக்கும் நல்ல சாதனங்கள் உள. தங்கம், இரும்பு முதலியன உண்டு.

1910-ல் கொரியாவை ஜப்பான் பிடித்துக் கொண்டது. சென்ற யுத்த முடிவில் ரஷ்ய, அமெரிக்க துருப்புகள் பாதிப் பாதி பிரதேசத்தை மீட்டு, வடபகுதியில் கம்யூனிஸ்டு சர்க்கார் ஒன்றும், தென்பகுதியில் அமெரிக்க ஆதிக்கத்தின் கீழ் குடியரசு சர்க்கார் ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

தென் கொரியாவின் தலைநகர் ஸியோல். வடகொரியா தலைநகர் பியாங்யாங். ஸிங்மான் ரீ என்பவர் தென் குடியரசுத்தலைவர். பிரதமர் லீ பக் ஸக்.

கோலம்பியா :—தென் அமெரிக்காவின் வடமேற்கு கோடியிலுள்ள குடியரசு. 4,61,606 ச. மைல் பரப்பும், சுமார் 98 லட்சம் ஜனத்தொகையும் கொண்டது. தலைநகர் பகோட்டா. தலைவர் மேரியானோ ஆஸ்பிரோ பேரேஸ்.

பனாமா கால்வாய் பிராந்தியத்தையடுத்த கடற்படை தளங்களைக் காலிசெய்யும்படி பனாமாசர்க்கார் யு. எஸ்ஸைக் கட்டாயப்படுத்தியபின், கொலம்பியாவில் உள்ள இரு ஆறுகளைக் கால்வாய் மூலம் பிணைத்துப் புதியதொரு கப்பல் கால்வாய் வெட்டுவதுபற்றி சமீபத்தில் யு. எஸ்-கொலம்பிய ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பெரும்பாலும் மலைப்பிரதேசமான இந்நாட்டின் பீட பூமிகளில் ஜனநெருக்கம் அதிகம். பெரியகாடுகளும், தங்கம், வைரம், பிளாடினம், முதலிய பல உலோகங்களும் ஏராள மான பெட்ரோலும், காப்பி, பருத்தி, வாழை சாகுபடியும் உண்டு.

கோஸ்டா ரிகா:—மத்ய அமெரிக்கக் குடியரசுகளில் தென்கோடியில் உள்ள இந்நாடு பனாமாவுக்கு வடக்கே யுள்ளது. பரப்பு 23,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 7.7 லட்சம். தலைநகர் ஸான் ஜோஸ். தலைவர் தியடோரோ பிகாடோ.

சிலி :—தென் அமெரிக்காவின் மேல்கரையில் ஆண்டிஸ் மலையை அடுத்துள்ள குடியரசு. பரப்பு 2,85,100 ச. மைல். ஜனத்தொகை 53 லட்சம். தலைநகர் ஸான்டியாகோ. தலைவர் ஜி. ஜி. பிடேலா.

இந்நாட்டின் ரயில்வேக்களிலும், நைட்ரேட் சுரங்கங்களிலும் பிரிட்டிஷ் மூலதனம் வெகுவாக உண்டு.

வரண்ட வடக்குப்பகுதியில் நைட்ரேட் (நிலத்திற்கு எருப்பொருளாக உபயோகப்படுவது) தாமிரம், தங்கம், வெள்ளிச் சுரங்கங்கள் அதிகம். தென்பகுதியில் இரும்பு, நிலக்கரி அதிகம்.

விவசாயத்தில் கோதுமை, பார்லி தவிர, மிளகு, வெங்காயம் முதலியன அதிகம் பயிராகிறது. திராட்சை, இன்னும் இதர பழவகைகள் உற்பத்தியாகி, யு. எஸ்ஸுக்கு ஏற்றுமதியாகிறது.

சீனு:—இதன் பரப்பு 43,14,830 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 46·34 கோடி. தலைநகர் நாங்கிங். ஆக்டிங் தலைவர் ஜெனரல் லி ஸுங்-ஜென். பிரதமர் ஹோ யிங்-சின்.

கிழக்கே சமுத்திரம், மற்ற திசைகளில் நீண்ட மலைகள், பாலைவனங்கள், இவற்றால் சூழப்பட்ட நாடு. இதன் நிலப்பரப்பில் 64 சத விகிதம் மலை, பீடபூமிகள்; 26 சத விகிதம் சமவெளி; 10 சத விகிதம் புல் வெளி.

கன்பூஷியஸ், தாஓ என்ற வேதாந்திகள் போதித்த பழமையான மதம், புத்த மதம் இவை தவிர, 5 கோடி முஸ்லிம்களும், 16 லட்சம் கிறிஸ்தவரும் உண்டு. மலேயா, சயாம், இந்தோனீஷியா, அமெரிக்கா முதலிய இடங்களில் மொத்தம் 5 கோடி சீனர் குடியேறியுள்ளனர்.

மஞ்சூரியாவின் பிரிவுகளான 9 மாகாணங்கள், 'இன்னர் (உள்) மங்கோலியா' மாகாணங்கள் 4, போர்மோஸா தீவு இவை எல்லாம் சேர்ந்து மொத்தம் சீன மாகாணங்கள் 35. திபேத்து வெகுகாலமாக சீன மாகாணமாகக் கருதப் பட்டு வந்தபோதிலும், இப்போது சீன ஆதிக்கமின்றி சுதந்திர நாடாகவே இருந்து வருகிறது. கொச்சின்-சைனுவுக்கு 150 மைல் கிழக்கேயுள்ள பராஸேல்ஸ் தீவுகளும், இவற்றிற்குத் தென்கிழக்கேயுள்ள பிராடாஸ் தீவுகளும் சீனுவுக்கு உட்பட்டனவாகும்.

சீனுவில் கோதுமை, அரிசி, உருளைக்கிழங்கு, பருத்தி, தேயிலை வெகுவாகப் பயிராகிறது. பட்டுப்பூச்சி வளர்த்தல் பழமையாக வந்துள்ள தொழில். நிலக்கரி, இரும்பு, பெட்ரோல் அதிகமுண்டு.

சீனுவில் மொத்தம் 8,000 மைல் நீள ரயில் பாதை தான் உண்டு. யுத்தகாலத்தில் 770 மைல் நீளமுள்ள பர்மா பாதை போடப்பட்டது. இந்தோ-சீனுவிற்கு ரயில்-ரோடு ரஸ்தா உண்டு.

1937-ம் வருஷம் ஜுலையிலிருந்து 1945 ஆகஸ்டு வரை ஜப்பானுடன் நடந்த யுத்தத்துக்குப் பிறகு, சீனுவில் உள்நாட்டு யுத்தம் பரவி, நாங்கிங்கை நெருங்கிவிட்ட கம்யூனிஸ்டுகளுடன் சமரசமுயற்சி நடந்து வருகிறது. சுமார் 20 வருஷ ஆட்சிக்குப் பின் சியாங் கே ஷேக் தலைமைப் பதவியிலிருந்து விலகிக்கொண்டு, சமரசப் பேச்சுக்கு இடமளித்திருக்கிறார்.

சுவிட்ஸர்லந்து:—மத்ய ஐரோப்பியக் குடியரசு. பரப்பு 15,950 ச. மைல். ஜனத்தொகை 43 லட்சம். தலைநகர் பேர்னே.

எக்காலமும் பனிக்கட்டி மூடிய மலைச் சிகரங்கள், அழகான பல ஏரிகள் இவற்றை நாடி உலகின் பல பாகங்களிலிருந்தும் சுகபோகிகள் உல்லாச விடுமுறைக்கும் வைத்ய சிகிச்சைக்கும் வருகின்றனர். சுவிஸ் கெடிகாரங்கள் உலகப் பிரசித்தம்.

பெரும்பாலோர் ஜெர்மன் பாஷையும், அடுத்தபடி பிரெஞ்சு, இதாலிய பாஷைகளும் பேசும் இந்நாட்டின் அரசியல் அமைப்பு (பெடரல் முறை) உலகத்திற்கு வழி காட்டியாயிருந்து வருகிறது. சென்ற இரு மகா யுத்தங்களிலும் இது நடு நிலைமை வகித்து வந்தது.

தலைநகர் பெர்னே தவிர, ஜூரிச், ஜினீவா, லாஸேன், லூஸர்ன் முதலியவை பிரதான நகரங்கள்.

செக்கோஸ்லோவேகியா:—மத்ய ஐரோப்பிய குடியரசு. பரப்பு 49,373 ச. மைல். ஜனத்தொகை 120 லட்சம். தலைநகர் **பிராக்**. பிரஸிடென்ட் **கோட்வால்ட்**. பிரதமர் **அன்டோனின் ஸபாட்கி**.

செக் நாட்டிலுள்ள 'ஸ்கோடா' தொழிற்சாலை உலகப் பிரசித்தி பெற்றது. மோட்டார்களும், யுத்த சாதனங்களும் ஏராளமாக உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

1918-ல் ஏற்பட்ட செக் குடியரசு நாடானது, 1938-39-ல் ஹிட்லரால் ஆக்ரமிக்கப் பட்டு, 1945-ல் ரஷ்ய-நேசப் படைகளால் மீட்கப்பட்டது. பிறகு கம்யூனிஸ்டுகள் பலம் அதிகரித்து, இப்போது ரஷ்ய கோஷ்டியைச் சேர்ந்த நாடாயுள்ளது.

டாமினிகன் ரிபப்ளிக் (குடியரசு):—மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் ஹெய்டி தீவின் கீழ்ப்பகுதியிலுள்ள குடியரசு. பரப்பு 19,300 ச. மைல். ஜனத்தொகை 20.5 லட்சம். தலைநகர் **குவிடாட் டுரூஜில்லோ**. தலைவர் ஸீஞர் **பேநாடோ**.

சர்க்கரை, கோகோ, காப்பி முதலியவை ஏற்றுமதி யாகின்றன.

டிரான்ஸ்ஜார்டன் :—பாலஸ்தீனத்துக்கு கிழக்கேயுள்ள சுதந்திர அரபுநாடு. பரப்பு 34,740 ச. மைல். ஜனத்தொகை 4 லட்சம். அரசர் **அப்துல்லா.** பிரதமர் **டேபிக் பாஷா அப்துல்லா மூலா.** தலைநகர் **அம்மான்.**

இந்நாட்டின் மேற்குப்பகுதி செழிப்பானது. இங்கு விவசாயமும், ஆடு, குதிரை வளர்த்தலும் உண்டு. நாட்டின் பிற பகுதிகள் வெறும் பாலைவனமே. இங்கு பெட்ரோல் தேடியெடுத்துத் தொழில் செய்யும் உரிமை, பிரிட்டிஷ் மூல தனம் போட்ட ஒரு கம்பெனிக்குத் தரப்பட்டுள்ளது.

1914-18 யுத்தத்துக்குப்பின் துருக்கியிடமிருந்து பிரித்து அமீர் அப்துல்லாவுக்கு பிரிட்டிஷாரால் தரப்பட்ட நாடு. 1946 வரை பிரிட்டிஷ் மாண்டேட் நாடாக இருந்து, 1946-ல் சுதந்திர நாடாயிற்று. இஸ்ரேல் என்ற யூதநாடு ஸ்தாபிக்கப்பட்டதும், பாலஸ்தீனத்தின் கிழக்கு (அரபு)ப் பகுதிகளை அப்துல்லா பிடித்துக்கொண்டுவிட்டார்.

டென்மார்க் :—வட ஐரோப்பிய முடியரசு. பரப்பு 16,576 ச. மைல். ஜனத்தொகை 40.8 லட்சம். தலைநகர் **கோபென்ஹேகன்.** அரசர் **ஒன்பதாம் பிரேடரிக்.** பிரதமர் **ஹான்ஸ் ஹெட்டாப்ட்.**

ஜெர்மனிக்கு வடக்கிலுள்ள ஜட்லண்டு தீபகற்பம், ஜீலண்டு, பூனென், லோலண்டு, பார்ன்ஹோம் தீவுகள் சேர்ந்தது டென்மார்க் ராஜ்யம்.

ஸ்காட்லந்துக்கு வடக்கேயுள்ள **பாரோ தீவுகள்,** கனடா வுக்கு வடகிழக்கிலுள்ள **கிரீன்லந்து** இரண்டும் டென்மார்க் கைச் சேர்ந்தவை.

மொத்தம் 8,38,000 ச. மைல் பரப்புள்ள கிரீன் லந்தில், பனிக்கட்டி மூடாத பகுதி 34,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார். 20,000. 1941-ல் இங்கு விமான தளங்கள் அமைக்க யு. எஸ். உரிமைபெற்றது.

திபேத்து :—இந்தியாவுக்கு வடக்கே இமயமலையை அடுத்துள்ள மலைநாடு. பரப்பு 4,63,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 30 லட்சம். 14-ம் தலாய் லாமா என்ற மத குரு ஆட்சி. தலைநகர் லாஸா.

“உலகின் கூரை” என்று பெயர் பெற்ற இந்நாடு சராசரி 10,000 அடி உயரமுள்ள பீடபூமி. இதன் தென் மேற்குப் பகுதியில் மானஸரோவர் என்ற ஏரிக்கருகில் ஸட்லஜ், சிந்து, பிரம்மபுத்திரா நதிகளும்; கிழக்கில் யாங்க்ட்ஸி, மீகாங், ஸால்வீன் நதிகளும் உற்பத்தியாகி, பனிக்கட்டி உருகிய நீரைக்கொண்டு ஜீவநதிகளாகப் பல நாடுகளுக்கு வளப்பம் தருகின்றன.

இந்தியாவுடன் வியாபாரப் பாதைகளில் முக்கியமானது ஸிக்கிம் வழியாகச் செல்லுகிறது; மேற்கில் காஷ்மீரம், பஞ்சாப் வழியாகவும் சொற்ப வியாபாரமுண்டு. இந்தியாவுக்கு உரோமம், உப்பு, கஸ்தூரி முதலியவை ஏற்றுமதியாகின்றன. பருத்தி, கம்பளி ஆடைகள், தானியங்கள், இரும்பு, புகையிலை முதலியன இந்தியாவிலிருந்து இறக்குமதியாகும். சீனாவிலிருந்து தேயிலை, பட்டு முதலியன இறக்குமதியாகின்றன.

பழைய இயற்கை வழிபாடும், பௌத்தக் கோட்பாடும் கலந்த லாமா மதம், காஷ்மீரத்திலுள்ள லடக் பள்ளத்தாக்கு, ஸிக்கிம், பூடான், சீன துருக்கிஸ்தான், கிழக்கு சைபீரியா எங்கும் பரவியுள்ளது. மத குரு தலாய் லாமா என்ற பிரதம லாமாவே திபேத்தின் அரசியல் தலைவரும் ஆவர். ஒரு தலாய் லாமா இறந்ததும், அதே நேரத்தில்

பிறந்த ஒரு குழந்தை மூலம் அவர் புனர்ஜென்மம் கொள்வதாகக் கொண்டு, அக் குழந்தையைப் பல வருஷம் தேடி, மடத்தில் பயிற்சியளித்து, அடுத்த தலாய் லாமாவாக நியமிப்பது வழக்கம். இப்போதுள்ள தலாய் லாமா 1939-ல் பதவியேற்கையில் அவர் வயது 5. 18, 19-ம் நூற்றாண்டுகளில் சீன ஆதிக்கம் நிலவி, இப்போது இது சுதந்திர நாடாயுள்ளது.

துருக்கி :—ஆசியாவில் 2,85,246 ச. மைல், ஐரோப்பாவில் 9,256 ச. மைல் பரப்பு கொண்ட குடியரசு. மொத்த பரப்பு 2,94,402 ச. மைல். ஜனத்தொகை 188.9 லட்சம். தலைநகர் **அங்காரா**. பிரஸிடெண்ட் **இஸ்மேட் இனேனு**. பிரதமர் **ஹாஸன் ஸாகா**.

465 மெம்பருள்ள தேசீய அசெம்பிளி ஒரே சபை கொண்டது. வயது வந்தோர் அனைவருக்கும் வாக்குரிமையுண்டு.

இந்நாடு பொதுவாக செழிப்பானது. தானியங்கள், பருத்தி, புகையிலை, திராட்சை முதலியன பயிராகின்றன. பட்டுப்பூச்சி வளர்த்தல் விசேஷமான தொழில். ஆடு, மாடுகள் ஏராளம். கம்பளி ஏற்றுமதியுண்டு. ஜவுளி, பேப்பர், காப்பி, தேயிலை முதலியன இறக்குமதியாகின்றன.

சோவியத் ஜார்ஜியா, அர்மீனியா குடியரசுகளையடுத்துள்ள துருக்கி மாகாணங்களில் அர்மீனியர் வசிக்கும் பிரதேசங்களை ரஷ்யா தன்னுடன் சேர்த்துக் கொள்ள விரும்புகிறது. இது தவிர **டார்டனல்ஸ் ஜலசந்தி** மீது ஆதிக்கம் கொள்வது பற்றி வல்லரசுகளுக்கிடையே போட்டி. இதனால் ரஷ்யா துருக்கியை நிர்ப்பந்திப்பதை எதிர்த்து, அமெரிக்காவும், பிரிட்டனும் துருக்கிக்குப் பாதுகாப்பு வாக்குறுதி அளித்து, துருக்கி ராணுவத்தைப் பலப்படுத்திக் கொள்ள யு. எஸ். கடன் தரப்பட்டு வருகிறது.

தென் ஆப்ரிக்க யூனியன் :—ஆப்ரிக்காவின் தென் பகுதியிலுள்ள பிரிட்டிஷ் டொமினியன். கேப் காலனி, நேட்டால் (நத்தால்), டிரான்ஸ்வால், ஆரஞ்சு பிரீ ஸ்டேட் இவை சேர்ந்த யூனியனுடன், தென் மேற்கு ஆப்ரிக்க மாண்டேட் நாட்டையும் இவ்வருஷம் சேர்த்துக் கொண்டு விட்டனர். இதன் மொத்த விஸ்தீரணம் 7,90,219 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 116 லட்சம்: இதில் ஐரோப்பியர் 23.6 லட்சம்; சுதேசிகள், இந்தியர், ஆசியாக்காரர் முதலியோர் சுமார் 92 லட்சம். இந்தியர் தொகை சுமார் 2,82,000.

சர்க்கார் காரியாலயங்கள் இருக்கும் நலைநகர் **பிரிடோரியா** (டிரான்ஸ்வால்), பார்லிமெண்ட் கூடுவது **கேப் டவுன்**. கவர்னர் ஜேனரல் **ஜி. பி. வான் ஸைல்**. பிரதமர் **டாக்டர் மலான்**.

சுதேசிகளும், இந்தியரும் வெள்ளைப் பிரதிநிதிகளைப் பார்லிமெண்டுக்குத் தேர்ந்தெடுக்கும் முறை கூட இப்போது ரத்து செய்யப்பட்டுவிட்டது. முன்பிருந்த **ஸ்மட்ஸ்** சர்க்காரை விட மோசமாக, **மலான்** சர்க்கார் சுதேசிகளையும், இந்தியரையும் **ஒதுக்கி வைக்கும்** கொள்கையை நிறைவேற்றி வருகிறது. இந்திய-சுதேசிக் கலகங்களைக் கிளப்பி விட்டு, இந்தியரை இந்தியாவுக்கு வெளியேற்றி விடவும் வெள்ளையர் முயன்று வருகின்றனர்.

தங்கமும் வைரமும் ஏராளமாக எடுக்கப்படுகிறது. கோதுமை, பார்லிப் பயிரும், ஆடு, மாடு, குதிரை, தீப்பறவை வளர்த்தலும் அதிகமாக உண்டு.

நார்வே :—ஐரோப்பாவின் வடமேற்குக் கோடியில் அட்லாண்டிக் சமுத்திரத்தையடுத்த முடியரசு நாடு. இதன் பரப்பு 1,24,556 ச. மைல். ஜனத்தொகை 30.4 லட்சம். **ஏழாவது ஹாகன்** அரசர். பிரதமர் **இ. ஜெரார்ட்ஸன்**. தலைநகர் **ஆஸ்லோ**.

1940-ல் ஜெர்மனியால் ஆக்ரமிக்கப்பட்டு, 1945-ல் விடுவிக்கப்பட்டது. தற்சமயம் அட்லாண்டிக் பாதுகாப்பு உடன்படிக்கையில் சேர்ந்துள்ளது.

மீன் பிடித்தலும், காடுகளில் மரம் வெட்டிப் பேப்பர் செய்தலும், வர்த்தகக் கப்பல்கள் ஓட்டுவதும் முக்கியமான தொழில்கள். மலையாறுகளிலிருந்து மின்சாரம் வெகுவாக உற்பத்தியாகிறது.

நிகராகுவா :—ஹாண்டுராஸுக்குத் தெற்கே, கோஸ்டாரிகாவுக்கு வடக்கேயுள்ள மத்ய அமெரிக்கக் குடியரசு. இதன் பரப்பு 57,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 10.8 லட்சம். தலைநகர் மனகுவா. தலைவர் ஜெனரல் ஸோமோஸா.

நியூ ஜீலந்து :—ஆஸ்திரேலியாவுக்கு 1,200 மைல் கிழக்கிலுள்ள வடதீவு, தென்தீவு, என்ற இரு முக்கிய தீவுகளைக் கொண்ட இது பிரிட்டிஷ் டொமினியன் ஆகும். இதன் பரப்பு 1,03,416 ச. மைல். ஜனத்தொகை 17.9 லட்சம். இவர்களில் மௌரீஸ் என்ற சுதேசிகள் சுமார் 70,000. தலைநகர் வெல்லிங்டன். கவர்னர்-ஜெனரல் ஸர் பெர்னார்டு ஸிரில் பிரேபர்க். பிரதமர் பீடர் பிரேஸர்.

இதன் முக்கிய தொழில் விவசாயம் தவிர, ஆடு மாடு வளர்த்தல். இறைச்சி ஏற்றுமதியே விசேஷம். தங்கம், இரும்பு சுரங்கங்கள் உண்டு. ஸமோவா தீவுக்கூட்டத்தில் மேற்குப்பகுதியில் சில தீவுகள் தர்மகர்த்தா (டிரஸ்டீஷிப்) முறையில் ஐக்யநாடுகள் மேற்பார்வையில் நியூ ஜீலந்து சர்க்காரால் ஆட்சி செய்யப்படுகின்றன.

நேபாளம் :—இந்தியாவுக்கு வட எல்லையில், தென் இமயமலைச்சரிவில் உள்ள சுதந்திர முடியரசு நாடு. 56,000 ச.மைல் பரப்புள்ள இதன் ஜனத்தொகை 55.8 லட்சம். அரசர் மகாராஜாதிராஜ திரிபுவன வீர விக்ரம ஜங். உண்மையில் ராஜாங்க அதிகாரம் வகிக்கும் பரம்பரை பிரதம

மந்திரி வம்சத்தில் வரும் இன்றைய பிரதமர் மகாராஜா மோஹன் ஷம்ஷேர் ஜங் பகதூர் ராணா. தலைநகர் காட்மண்டு.

அரிசி, கோதுமை, சோளம், தோல், மரம் முதலியவை இந்தியாவுக்கு ஏற்றுமதியாகி, ஜவுளி, சர்க்கரை, உப்பு, வாசனைத்திரவியங்கள், உலோகங்கள் இறக்குமதி செய்யப் படுகின்றன. ஏற்றுமதி மதிப்பு சுமார் ரூ. 5.33 கோடி. இறக்குமதி சுமார் ரூ. 2.7 கோடி.

நேபாளமக்கள் பொதுவாக பௌத்தரும், ஹிந்துக் களும் ஆவர். மங்கோலியர் போலுள்ள கூர்க்கர் திறம் வாய்ந்த போர்வீரர். அரசர்கள் ஹிந்து ராஜபுத்ர வம்சத்தைச் சேர்ந்தவர்கள். புத்தர் சரித்திரம் பற்றிய ஏராள கல்வெட்டுகள் இந்நாட்டில் காணப்படுகின்றன. பிரிட்டிஷ் இந்திய சர்க்காருக்கும், இப்போது இந்திய சர்க்காருக்கும் முக்கிய சமயங்களில் துருப்புகள் தந்து உதவிசெய்வதற்காக, வருஷம் ரூ 10 லட்சம் நேபாள சர்க்காருக்குத் தரப்படுகிறது.

இந்நாட்டிலிருந்து வர்த்தகப்பாதை தெற்கே பீஹார் எல்லைக்குச் செல்லுகிறது. இந்திய சர்க்கார் போட்டுள்ள கோஸி நதி திட்டப்படி நேபாளத்தில் 10 லட்சம் ஏகரும், பீஹாரில் 20 லட்சம் ஏகரும் புதிதாக சாகுபடிச்குக் கொண்டுவரவும், ஏராள மின்சார உற்பத்திக்கும் வழியேற் படும். தவிர கல்கத்தாவிலிருந்து கங்கையிலும், கோஸி நதியிலும் நேபாளத்துக்குக் கப்பல்கள் போக வழியேற் படும்.

பர்மா:—சுதந்திர குடியரசான இதன் வடமேற்கில் கிழக்கு வங்கமும், அஸ்ஸாமும்; வடக்கு, கிழக்கு எல்லை களில் திபேத்து, சீனு, இந்தோ-சைனு, ஸயாமும் உள்ளன. பழைய பிரிட்டிஷ் பர்மாவும், மலை ஜாதியினர் பிரதேசங்களும், ஷான், கேரென்னி சமஸ்தானங்களும் சேர்ந்த பர்மா யூனியனின் பரப்பு 2,54,493 ச. மைல்;

ஜனத்தொகை சுமார் 180 லட்சம். குடியாசுத்தலைவர் ஸாஷ்வி தாய்க். பிரதமர் தாகின் நு. தலைநகர் ரங்கூன்.

1937-ல் இந்தியாவிலிருந்து பிரிக்கப்பட்ட இந்நாடு, 1942 முதல் 1945 அக்டோபர் வரை ஜப்பானியர் ஆதிக்கத்திலிருந்து, பிறகு பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கம் சிறிது சிறிதாக நீங்கி, 1948 ஜனவரி 4-ந் தேதிமுதல் சுதந்திரக் குடியரசாயிற்று. 1947 ஜூலையில் தற்காலிக சர்க்காரின் பிரதமர் ஆங் ஸானும், இதர 6 மந்திரிகளும் எதிர்க்கட்சியினரால் கொலையுண்டனர். இதன் பின் கம்யூனிஸ்டுக் கலகம் அடக்கப்பட்டது. தற்சமயம் கேரேன் ஜாதியினர் தம் பிரதேசங்களில் சுதந்திரம் கோரி யுத்தம் செய்துவருகின்றனர்.

பர்மாவில் முக்கியமாக அரிசி உற்பத்தியாகி ஏராளமாக இந்தியாவுக்கும் பிறநாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதியாகிறது. வடக்கு பர்மாவில் பெட்ரோல் உற்பத்தி பிரதானம். தேக்கு மர ஏற்றுமதியும் விசேஷம்.

பர்மாவிலுள்ள இந்தியர் (1931-ல் 10 லட்சம் பேர்) யுத்த காலத்தில் ஏராளமாக இங்கு திரும்பிவிட்டனர். யுத்தத்துக்குப்பின் இவர்களில் சிலரே பர்மா திரும்ப அனுமதி கிடைத்தது. 1947 ஜூனிலிருந்து பர்மா சர்க்கார் அனுமதி பெற்றே எவரும் பர்மா செல்லலாம். இதுதவிர பர்மாவில் நிலம் படைத்தும், கடன் கொடுத்துமுள்ள இந்தியருக்கெதிராகப் பல சட்டங்கள் வந்தன. நிலத்தையெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளும் திட்டத்தின்கீழ் தரவேண்டிய நஷ்ட ஈடு பற்றியும் தகராறு இருக்கிறது. சமார் 30 லட்சம் ஏகர் நெல் விளையும் நிலம் நாட்டுக்கோட்டை செட்டியார்களுக்கு சொந்தம். இது தவிர, பிரிவினைக்குப் பின் இந்தியாவுக்குத் தரவேண்டிய கடன் தொகையில் பாக்கி ரூ. 64·5 கோடி இன்னும் கொடுபடவில்லை.

பராகுவே:—தென் அமெரிக்காவின் மத்தியில் உள்ள குடியரசு. வரண்ட பீடபூமியான **சாகோ** என்ற மேற்குப்

பகுதி தவிர இதன் பரப்பு 61,600 ச. மைல். ஜனத்தொகை 12 லட்சம். தலைநகர் அஸன்ஷியன். தலைவர் ஹிஜினோ மோரினீகோ.

இந்நாட்டில் அடிக்கடி அரசியல் புரட்சிகள் ஏற்படும். விவசாயமும், மாடு வளர்த்தலும், காட்டுமரம் வெட்டுதலும் பிரதான தொழில்கள்.

பல்கேரியா:—கிரீஸுக்கு வடகிழக்கில் உள்ள பால்கன் குடியரசு. இதன் பரப்பு 43,000 ச. மைல். ஜனத்தொகை 70 லட்சம். தலைநகர் ஸோபியா. தலைவர் டாக்டர் மிஞ்சோ நேட்சர். பிரதமர் வி. கோல ராவ்.

1946-ல் தேசிய அஸெம்பிளி ஓட்டின்படி குடியரசான இந்நாடு தற்சமயம் சோவியத் கோஷ்டியைச் சேர்ந்து, பிரதானமாக ரஷ்யாவுடனேயே வர்த்தக உறவு கொண்டுள்ளது. ரஷ்ய பாஷையைப் போன்றதே இதன் பாஷையும். விவசாய, கால்நடைப் பொருள்களே விசேஷ ஏற்றுமதி.

பனாமா:—வட, தென் அமெரிக்க கண்டங்கள் சேரும் பூசந்தியில், பனாமா கால்வாய்க்கு இரு புறத்திலும் பரவியுள்ள குடியரசு. இதன் பரப்பு 31,890 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 6.7 லட்சம். தலைநகர் பனாமா. தலைவர் என்ரிகோ ஜிமினேஸ்.

பனாமா கால்வாய் வெட்டுவதற்கு நடந்த பலமுயற்சிகள் தோற்று, யு. எஸ். சர்க்கார் இதை மேற்கொண்டது. இந்நிலத்தை விற்கக் கொலம்பியா சர்க்கார் யு. எஸ்ஸுடன் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தத்தை ஊர்ஜிதம் செய்ய மறுத்ததால் 1903 நவம்பரில் பனாமாவில் புரட்சி நடந்து சுதந்திரக் குடியரசு ஏற்பட்டது. இத்துடன் யு. எஸ். சர்க்கார் பேரம் செய்து, 10 மைல் அகலம் 50 மைல் நீளமுள்ள பிரதேசத்தை விலைக்கு வாங்கி, பழைய பிரெஞ்சு பனாமா கம்பெனிக்கும்

விலை கொடுத்து அதன் தளவாடங்களை எடுத்துக்கொண்டு, 1914-ல் கால்வாயை வெட்டி முடித்தது. பிற்பாடு 1922-ல் கொலம்பியா சர்க்காருக்கும் இத்தகராறுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கப்பட்டது. தற்சமயம் 540 ச. மைலுள்ள பனமா கால்வாய்ப் பிராந்தியம் யு. எஸ்ஸின் காலனியாயுள்ளது. இதன் ஜனத்தொகை 52,000.

யுத்தகாலத்தில் இப்பிராந்தியத்திற்கு வெளியே யு. எஸ். சர்க்கார் உபயோகித்துவந்த ராணுவ தளங்களைக் காலி செய்யுமாறு 1948-ல் பனமா சர்க்கார் வற்புறுத்தியதற்கு யு. எஸ். இணங்கியது. இதற்குப் போட்டியாக கொலம்பியாவில் புதுக் கால்வாய் வெட்டவும் யு. எஸ். சர்க்கார் திட்டம் போட்டுள்ளது.

பாலஸ்தீனம் :—கிறிஸ்து பிறந்து மதப்பிரசாரம் செய்ததும், 2,000 வருஷங்களுக்குமுன் யூதர்கள் நாடுமான இது, 1914-18 யுத்தத்தில் துருக்கியிடமிருந்து பிரிட்டனால் பிடித்துக்கொள்ளப்பட்டு, மாண்டேட் முறை ஆட்சி நடந்து வந்தது. ஐக்ய நாடுகள் சிபார்சுப்படி இஸ்ரேல் என்ற யூதக் குடியரசு 1948-ல் ஸ்தாபிதமாகி, அரபுப் பிரதேசங்கள் அண்டை அரபு நாடுகளால் பிடித்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தனி அராபிய பாலஸ்தீன சர்க்கார் என்று காஸாவில் எகிப்திய ஆதிக்கத்தில் அமைக்கப்பட்ட தற்காலிக சர்க்காரை டிரான்ஸ் ஜார்டன் அங்கீகரிக்கவில்லை. எருசேலத்தின் மாஜி முப்தி ஹாஜ் அமீன் எல் ஹுஸேனியும் அவரைச்சேர்ந்த அரபு தேசீயவாதிகளும் புது சர்க்கார் அமைக்க முயன்று வருகின்றனர். யூதர் பிடித்த இடங்களிலிருந்து 8 லட்சம் அராபியர் வெளியிடங்களில் தஞ்சம் புகுந்துள்ளனர்.

பாலஸ்தீனத்தின் மொத்த விஸ்தீரணம் 10,429 ச. மைல். 1947 ஆரம்பத்தில் ஜனத்தொகை 19 லட்சம்: இதில் 11.4 லட்சம் முஸ்லிம்கள், 6 லட்சம் யூதர், 1.5 லட்சம் கிறிஸ்தவர். பிரிவினை செய்யப்பட்ட இருநாடுகளின் எல்லை இன்னும் நிச்சயமாகவில்லை.

இந்நாட்டில் கோதுமை முதலிய தானியங்களும், பல வித பழங்களும் உற்பத்தியாகின்றன. காஸாவுக்குத் தெற்கே பெட்ரோல் எடுக்க முயற்சி நடந்துவருகிறது.

'Dead Sea' என்ற 'உயிரில்லாக் கடலி' லிருந்து கந்தகம், சோடா முதலிய ரசாயனப் பொருள்கள் எடுக்கப் படுகின்றன.

பிரான்ஸ் :—மேற்கு ஐரோப்பியக் குடியரசான பிரான்ஸின் பரப்பு 2,12,895 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 4.2 கோடி. தலைநகர் **பாரிஸ்**. தலைவர் **வின்ஸென்ட் ஆரியோல்**. பிரதமர் **ஹென்றி குவேயில்**.

1944-ல் ஜெர்மானியரிடமிருந்து விடுவிக்கப்பட்டபின், முதலில் ஒரு அரசியல் திட்டம் பொதுஜன வாக்கால் நிராகரிக்கப்பட்டு, 1946 அக்டோபரில் புது அரசியல் திட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இதன்படி தேசிய அஸெம்பிளி, கவுன்சில் என்ற இருசபைகள் உண்டு; அஸெம்பிளிக்கே அதிக அதிகாரம். இருசபைகளும் சேர்ந்து தேர்ந்தெடுக்கும் தலைவர், மெஜாரிட்டித் தலைவரை மந்திரிசபை அமைக்கச் சொல்வார். எப்போதுமே பல கட்சிகளுள்ள பிரான்சில், பல விதக் கூட்டு சர்க்கார்கள் ஏற்பட்டு சீக்கிரம் கவிழ்ந்து விடுவது (யுத்தகாலத்தில் கூட) வழக்கம்.

பிரான்சில் கோதுமை, பார்லி, (சர்க்கரை உற்பத்தி செய்யும்) 'பீட்ரூட்' என்ற சீமை வள்ளிக்கிழங்கு முதலியவை பயிராவதுடன், காடுகள் அதிகம். பழவர்க்கங்கள் பலவும் உண்டு. ஏராள திராட்சையிலிருந்து உலகப் பிரசித்திபெற்ற ஒயின் உற்பத்தியாகிறது. பலவித தொழிற்சாலைகள் உண்டு. முக்கிய ஏற்றுமதிகள் மோட்டார் முதலிய இரும்பு சாமான்கள், ரசாயன பொருள்கள், பட்டு, சோப்பு, வாசனைத் தைலம், ஒயின் முதலியனவாகும்.

பிரேஞ்சு காலனிகள் :—மொத்தம் 2,22,120 ச. மைல் பரப்புள்ள அல்ஜீரியா என்ற ஆப்ரிக்கப் பிரதேசம் பிரான்சுடன் இணைக்கப்பட்ட அரசாங்கம். ஆசியாவிலுள்ள இந்தோ-சைனு; ஆப்ரிக்காவிலுள்ள மொராக்கோ, டுனீஷியா, பிரஞ்சு மேற்கு ஆப்ரிக்கா, பிரஞ்சு மத்ய ஆப்ரிக்கா, பிரஞ்சு சோமாலிலந்து, மடகாஸ்கர்; இன்னும் அமெரிக்காவையடுத்தும், ஆஸ்திரேலியாவை யடுத்துமுள்ள பல தீவுகள்—இவையெல்லாம் சேர்ந்து மொத்தம் 37,50,000 ச. மைல் உள்ளது. இவற்றின் மோத்த ஜனத்தொகை சுமார் 630 லட்சம்.

பிரிட்டன் :—இங்கிலாந்து, வேல்ஸ், ஸ்காட்லந்து, அல்ஸ்டர் என்ற வட அயர்லாந்து இவை சேர்ந்த 'யுனைடெட் கிங்டம்' என்ற பிரிட்டிஷ் முடியரசு ராஜ்யம், மொத்தம் 93,997 ச. மைல் பரப்புள்ளது; ஜனத்தொகை 4.87 லட்சம். தலைநகர் **லண்டன்**. அரசர் **ஆருவது ஜார்ஜ் மன்னர்**. பிரதமர் **கிளேமேன்ட் அட்லி**.

இங்கிலாந்து, ஸ்காட்லந்து, அல்ஸ்டர், இம்மூன்றின் பிரதிநிதிகள்கொண்ட **காமன்ஸ்** சபையில் மொத்த மெம்பர்கள் 640. லார்டுகள் சபையில் தற்சமயம் மொத்தம் 839 மெம்பர்கள் உண்டு. இவர்களில் பரம்பரை பிரபு வம்சத்தவர், மன்னரால் புதிதாக லார்டு பட்டமளிக்கப்பட்டவர், பிஷப்புப் பதவி வகிப்பவர்கள் (24) இன்னும் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஐரிஷ், ஸ்காட்டிஷ் பிரபுக்கள் என்ற பலவித மெம்பர்கள் உண்டு. 1911-ம் வருஷத்திலிருந்து லார்டுகள் சபையின் அதிகாரம் குறைந்துவிட்டது. மந்திரி சபையில் மொத்தம் 17 மந்திரிகளும் 23 பார்லிமெண்டரி காரியதரிசிகளும் உண்டு. அல்ஸ்டருக்கு மன்னர் நியமித்த கவர்னரும், தனி பார்லிமெண்டும், மந்திரி சபையும் உண்டு. சில விவகாரங்களில் லண்டன் பார்லிமெண்டுக்கே அதிகாரமுண்டு.

இங்கிலாந்து, ஸ்காட்லந்து இரண்டும் சேர்ந்த கிரேட் பிரிட்டனில் வயது வந்தோரில் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்வோர்—183 லட்சம்; சுரங்க வேலை—8.3 லட்சம்; விவசாயம், மீன் பிடித்தல்—10 லட்சம். தானியங்கள், காய்கறிகள் பயிராவது உள்நாட்டு உபயோகத்திற்கே போதாது. வெளிநாட்டுக் காலனிகளிலிருந்து வரும் மூலப் பொருள்களையும், உள் நாட்டில் கிடைக்கும் நிலக்கரி, இரும்பு இவற்றைக்கொண்டும் ஏராளமாகப் பொருளுற்பத்தி செய்து, ஏற்றுமதியாகிறது. உலக வர்த்தகத்தில் பெரும் பங்கு பிரிட்டிஷ் கப்பல்களில் செல்லுகிறது.

வியாபாரச் சலுகைகாட்டும் சுதந்திர டொமினியன்கள் தவிர, பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின்கீழ் பலநாடுகள் உள்ளன. ஆசியாவில் மலேயா, பிரிட்டிஷ் போர்னியோ, ஸரவாக்; ஆப்ரிக்காவில் வட, தென் ரொடீஷியாக்கள், கென்யா, யுகாந்தா, டாங்கனியீகா, சோமாலிலந்து, சூடான், பிரிட்டிஷ் மேற்கு ஆப்ரிக்கா, மௌரிஷஸ்; அமெரிக்காவையடுத்து மேற்கிந்தியத் தீவுகள், பிரிட்டிஷ் கயானா, பிரிட்டிஷ் ஹாண்டுராஸ்; பிஜி முதலிய பசிபிக் தீவுகள்; மத்யதரைக்கடலில் மால்டா, சைப்ரஸ்,—இவை முக்கிய பிரிட்டிஷ் காலனிகளாகும்.

பிரேஸில்:—தென் அமெரிக்காவின் மிகப் பெரிய நாடான இதன் பரப்பு 32,98,870 ச. மைல். ஜனத்தொகை 462 லட்சம். தலைநகர் **ரயோ டி ஜனீரோ.** சமஷ்டிக் குடியரசுத் தலைவர் **ஜெனரல் இ. ஜீ. டட்ரா.**

4,000 மைல் நீளமுள்ள அமேஸான் நதியும் அதன் உப நதிகளும் பிரம்மாண்டமானவை. காடுகள் அதிகம். விவசாயமும், மாடு வளர்த்தலும் முக்கிய தொழில்கள். உலகிலேயே அதிக காப்பிக்கொட்டை பயிராகும் நாடு. ரப்பர், கரும்பு, புகையிலை, பருத்தி, கோகோவும் அதிகம். தங்கம், வெள்ளி, இரும்பு, ரத்தினங்கள் தவிர, பிரதானமாக

இந்தியாவில் எடுக்கப்படும் மாங்கனீஸ் இந்நாட்டிலிருந்தும் ஏற்றுமதியாகிறது. யந்திரங்கள், கோதுமை முதலியவை இறக்குமதியாகி, காப்பி, பருத்தி, மரம், கோகோ, தோல், புகையிலை முதலியன ஏற்றுமதியாகின்றன.

போர்ச்சுகீசிய காலனியாயிருந்து பின்பு குடியரசான இந்நாட்டில், 1930-ல் புரட்சியும், 1937 முதல் சர்வாதிகார ஆட்சியும் நடந்து, 1946-லிருந்து புது அரசியல் திட்டம் அமுலிலிருக்கிறது. இப்போதுள்ள பிரேஸில் சர்க்கார் இந்தியாவுடன் நெருங்கிய நேச உறவு கொண்டுள்ளது.

பிலிபைன்ஸ்:—இந்தோ-சைனுவுக்குக் கிழக்கேயுள்ள தீவுக்கோஷ்டி. மொத்தம் 7,090 தீவுகளைக் கொண்ட இதன் பரப்பு 1,14,834 ச.மைல். இவற்றில் லூஸான், மிண்டானேே முதலிய 11 பெரிய தீவுகள் முக்கியமானவை. மொத்த ஜனத்தொகை சுமார் 190 லட்சம். இதில் சுமார் 160 லட்சம் மலாய் வர்க்கத்தைச் சேர்ந்த சுதேசிகள்—இவர்களில் பெரும் பாலோர் கிறிஸ்தவர்கள். லட்சத்துக்கு மேற்பட்ட சீனர், 30,000 ஜப்பானியர், 10,000 அமெரிக்கர் இவர்களும் உண்டு. தலைநகர் மணிலா. குடியரசுத்தலைவர் எம். ரோக்ஸாஸ்.

1,521-ல் போர்ச்சுகீசியர் கண்டுபிடித்த இதை, 1,565-ல் ஸ்பானியர் படையெடுத்து அடக்கி ஆண்டுவந்தனர். 1,898-ல் ஸ்பானியரை முறியடித்த யு.எஸ். இதைப் பிடித்துக் கொண்டது. 1,941-ல் ஜாப்வசம் வந்த இந்நாடு 1,944 இறுதியில் மீட்கப்பட்டு, 1,946-ல் சுதந்திரமளிக்கப்பட்டது. ஆங்கிலமும் ஸ்பானிஷ் பாஷையும் அரசாங்க மொழிகள்.

சர்க்கரை, கொப்பறை, புகையிலை, மரம், தங்கம் முதலியவை ஏற்றுமதியாகி, ஜவுளி, இரும்பு சாமான்கள் முதலியன இறக்குமதியாகின்றன.

பின்லாந்து:—ஸ்வீடனுக்கும் ரஷ்யாவுக்கு மிடையி லுள்ள வடஐரோப்பியக் குடியரசு. இதன் பரப்பு 1,30,162

ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 40 லட்சம். தலைநகர் ஹெல்ஸிங்கி. தலைவர் ஜே. கே. பாஸிகிவி. பிரதமர் ஸி. ஏ. பேஜர்ஹோம்.

சென்ற யுத்தத்தின்போது ஜெர்மானியர் பலதிசைகளிலும் முன்னேறி வருகையில், ரஷ்யா தன் பாதுகாப்புக்காக தளங்களைக் கோரி, 1939-ல் பின்லாந்து மீது படையெடுத்து, கரேலியன் பூசந்திப் பிரதேசம், இன்னும் வடக்கில் கொஞ்சமுமாக மொத்தம் 16,000 ச. மைல் பரப்புள்ள பூமியைப் பெற்றது. 1948-ல் ரஷ்யாவுடன் நேச உடன்படிக்கை ஏற்பட்டுள்ளது.

பின்லாந்தில் விவசாயமும், ஆடுமாடு வளர்த்தலும் உண்டானாலும் காடுகளில் மரம் வெட்டுதலே பிரதான தொழில். இழைத்த மரம், மரப்பெட்டிகள், காகிதம் செய்ய மரச்சக்கை முதலியன ஏற்றுமதியாகின்றன.

பெல்ஜியம் :—பிரான்சுக்கும் ஹாலந்துக்கும் இடையேயுள்ள மேற்கு ஐரோப்பிய முடியரசு நாடு. பரப்பு 11,750 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 84 லட்சம். தலைநகர் பிரஸ்ஸல்ஸ். அரசர் மூன்றாம் லியபால்டு. ரீஜெண்ட் (ஆக்டிங் அரசர்) சார்லஸ் இளவரசர். பிரதமர் ஹென்ரி ஸ்பாக்.

பிளெமிஷ் என்ற டச்சு பாஷையும், பிரெஞ்சு பாஷையும் அரசாங்க மொழிகள். விவசாயம் ஓரளவு நடந்தாலும், உணவு இறக்குமதி அதிகம். யந்திரத் தொழிற்சாலைகள் அதிகம். கண்ணாடி, ஜரிகை, முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருள்கள்.

1940-ல் ஆக்ரமித்துக்கொண்ட ஜெர்மானியரிடமிருந்து 1944-ல் மீட்கப்பட்டது. லியபால்டு அரசர் நாஜிகளுடன் ஒத்துழைத்ததாக நம்பப்பட்டு, நாடு திரும்ப அனுமதிக்கப் படாமல், அவரது தம்பி ரீஜெண்டாக நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்.

பெல்ஜியத்தின் காலனியான காங்கோ பிரதேசம் 9,09,654 ச. மைல் பரப்புள்ளது. உலகிலேயே அதிக தாமிரமும், தங்கம், வைரம், ரேடியம், மாங்கனீஸ், ஈயம், முதலிய உலோகங்களும் இங்கு கிடைக்கிறது.

காங்கோ காலனியை அடுத்துள்ள ருவாண்டா, உருண்டி என்ற ஜெர்மன் கிழக்கு ஆப்ரிக்காவின் பகுதிகள், 1919-ல் பெல்ஜியத்தின் மாண்டேட் நாடுகளாக்கப்பட்டன. இவற்றின் பரப்பு 20,540 ச.மைல்.

பேரு:—தென் அமெரிக்காவின் மேல்கரையில் சிலிக்கு வடக்கேயுள்ள நாடு. இதன் பரப்பு சுமார் 5,32,600 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 75 லட்சம். தலைநகர் லீமா. 1948 அக்டோபரில் புரட்சி செய்து ஜெனரல் ஒடிரியா என்பவர் தலைவர் ஆனார்.

இன்காஸ் என்ற சிவப்பிந்திய வம்சத்தினர் வெகு காலமாக நாகரீக ஆட்சி நடத்திவந்தனர். 16-ம் நூற்றாண்டில் ஸ்பானியர் ஆட்சி ஏற்பட்டு 1821-ல் சுதந்திர நாடாயிற்று. இந்நாட்டின் குறுக்கே ஆண்டிஸ் மலைவரிசைகள் வடக்கு தெற்கில் செல்லுகின்றன.

சோளம், கரும்பு, பருத்தி, அரிசி எல்லாம் பயிராவதுடன், மாடு வளர்த்தல் பிரதான தொழில். ரப்பர், கொயினா, தேயிலைத் தோட்டங்களும், பெட்ரோல், தங்கம், வெள்ளி, தாமிரம் வெட்டியெடுத்தலும் உண்டு. இரும்புடன் கலந்து இறுகிய எஃகு செய்வதற்கு உபயோகிக்கும் வனேடியம் என்ற உலோகம் உலகிலேயே இங்குதான் அதிகமாக உற்பத்தியாகிறது.

போலிவியா:—பெருவுக்குத் தென் கிழக்கில் உள்ள தென்அமெரிக்க மலை நாட்டுக் குடியரசு. இதன் பரப்பு 4,15,000 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 37 லட்சம். தலைநகர் லா பாஸ். தலைவர் டாக்டர் இ. ஹெர்ட்ஸாக்.

இரு மலைவரிசைகளுக்கிடையேயுள்ள உயர்ந்த பீடபூமியான இந்நாட்டில் சுரங்கத் தொழிலே பிரதானம். முன் காலத்தில் ஏராள வெள்ளி கிடைத்தது; இன்றும் தங்கம் எடுக்கப்படுகிறது. மலேயாவுக்கு அடுத்தபடி அதிக ஈயம் எடுக்கப்படுவது இங்குதான். விவசாயமும் உண்டு. கைத் தொழில்கள் அதிகமில்லை. உலோகங்களே வெகுவாக ஏற்றுமதியாகின்றன.

போர்ச்சுகல்:—வடக்கிலும் கிழக்கிலும் ஸ்பெயின், மற்ற இருதிசைகளில் கடல், இவற்றுல் சூழப்பட்ட குடியரசு. இதன் பரப்பு 34,500 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 80 லட்சம். தலைநகர் **லிஸ்பன்.** குடியரசுத்தலைவர் **மார்ஷல் கார்மோனு,** பிரதமர் **டாக்டர் ஸலஸார்.**

கி.பி. 11-ம் நூற்றுண்டிலிருந்து முடியரசாயிருந்து 1910-ல் புரட்சி ஏற்பட்டு மன்னர் துறத்தப்பட்டு குடியரசாயிற்று. அதுமுதல் திரும்பத்திரும்ப **கார்மோனு**வே இதுவரை தலைவராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறுர். இவர் நியமித்த பிரதமர் மந்திரிசபை அமைப்பார். ஒரு சபை கொண்ட அசெம்பிளி உண்டு. இது தவிர ஸ்தல ஸ்தாபனங்கள், தொழிலாளர் முதலாளிகள் ஸ்தாபனப் பிரதிநிதிகள் கொண்ட ஆலோசனை சபையுண்டு. பிரதமர் ஸலஸார் பல வருஷங்களாக சர்வாதிகாரியாகவே இருந்து வருகிறுர்.

இந்நாட்டில் விவசாயமும், காடுகளில் மரம் வெட்டுவதும் பிரதான தொழில்கள். சுரங்க வேலையும் உண்டு. பட்டு, ரோம நெசவு, பாத்திரங்கள் செய்தல், முதலிய தொழில்கள். 'போர்ட் ஒயின்' என்ற பிரசித்திபெற்ற சாராயம், கெட்டி போன்ற கார்க், வாதாம் பருப்பு, இவை விசேஷமாக ஏற்றுமதியாகின்றன.

டச்சு, பிரெஞ்சு, பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யங்கள் ஏற்படுவதற்கு முன்பே போர்ச்சுகீசியரும், ஸ்பானியரும் கப்பல்

வியாபாரத்திலும், நாடு பிடிப்பதிலும் முனைந்தனர். போர்ச்சுகலின் பழைய காலனி பிரேஸில், பின்பு (1822-ல்) சுதந்திரமடைந்தது. அட்லாண்டிக்கில் உள்ள அஸோரிஸ், மடேய்ரா தீவுகள் (1,236 ச.மைல்); ஆப்ரிக்க மேல்கரையை அடுத்துள்ள கேப் வெர்டி தீவுகள், தாமஸ், பிரின்ஸ் தீவுகள் (1,888 ச. மைல்); அங்கோலா, போர்ச்சுகீசிய கினியா சேர்ந்த போர்ச்சுகீசிய மேற்கு ஆப்ரிக்கா (5,02,000 ச.மைல்); மோஸாம்பிக் அல்லது போர்ச்சுகீசிய கிழக்கு ஆப்ரிக்கா (2,97,657 ச.மைல்); இந்தியாவிலுள்ள கோவா, டாமன், டய்யூ (1,636 ச.மைல்); சீனாவில் கான்டன் நதியிலுள்ள தீவான மகாவ்; டிமார் தீவின் வடபகுதி (7,329 ச.மைல்) இவை இன்றும் போர்ச்சுகல் ஆட்சிக்குட்பட்டனவாகும்.

போலந்து :—கிழக்கு ஐரோப்பியக் குடியரசு. இதன் பரப்பு சுமார் 1,20,000 ச.மைல்; ஜனத்தொகை 239 லட்சம். தலைநகர் வார்ஸா. தலைவர் போலெஸ்லாவ் பீரட். பிரதமர் ஓஸுப்கா மோராவ்ஸ்கி.

கி. பி. 1795-ல் கூறு போடப்பட்ட பொலிஷ் காமன்வெல்த் என்ற ராஜ்யம், மறுபடியும் முதல் மகா யுத்தத்துக்குப் பின் 1918-ல் குடியரசாக ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. சென்ற யுத்தத்தின்போது முதலில் ஜெர்மனியும், ரஷ்யாவும் இதைப் பங்கு போட்டுக்கொண்டன. பிறகு ஹிட்லர் வீட்சிக்குப் பின் ஜெர்மனியிடமிருந்து சுமார் 40,000 ச. மைல் பிரதேசத்தை போலந்துக்குக் கொடுத்து, சுமார் 69,000 ச. மைல் பிரதேசத்தை ரஷ்யா எடுத்துக்கொண்டது. யுத்த காலத்தில் லண்டனிலிருந்த போலிஷ் சர்க்காருக்கெதிராக, ரஷ்ய ஆதிக்கத்தின் கீழ் தற்காலிக கம்யூனிஸ்டு சாக்கார் ஏற்பட்டு, அதுவே இன்று வார்ஸாவில் ஆட்சி புரிகிறது. இந்நாடு இப்போது ரஷ்ய கோஷ்டியைச் சேர்ந்ததாகும்.

மலேயா பெடரேஷன் : ஸயாமுக்குத் தெற்கே மலேயா தீபகற்பத்திலுள்ள 9 சுதேச சமஸ்தானங்கள், பினங்கு,

மலாக்கா மாகாணங்கள், இவை சேர்ந்த மலேயா பெடரேஷன் சர்க்கார் 1946 எப்ரல் 1௳ ஏற்பட்டது. இதன் பரப்பு சுமார் 50,680 ச.மைல். ஜனத்தொகை 1939-ல் 46.6 லட்சம். தலைநகர் கோலாலம்பூர். பிரிட்டிஷ் ஹை கமிஷனர் ஸர் ஹென்றி குவேர்ன்ஸி.

சிங்கப்பூர் காலனி, பிரிட்டிஷ் வடபோர்னியோ, ஸரவாக், புருனெய் சமஸ்தானம், மலேயா பெடரேஷன் எல்லாவற்றிற்குமாக ஒரு பிரிட்டிஷ் ஹைகமிஷனர்-ஜெனரல் (மால்கம் மாக்டனல்டு) சிங்கப்பூரில் இருக்கிறார். மலேயா சர்க்காருக்கு ஹைகமிஷனர், நிர்வாக சபை, சட்ட சபைக் கவுன்சில் எல்லாம் உண்டு.

சுமத்ராவில் பிரிட்டிஷ் கவர்னராயிருந்த ஸர் ஸ்டாம்போர்டு ராபிள்ஸ் (Raffles) என்பவர் 1819-ல் ஜோஹோர் சுல்தானிடமிருந்து சிங்கப்பூர் தீவைப் பெற்று, கோட்டை கட்டி, வியாபார ஸ்தலமாக்கியதிலிருந்து, சிறிது சிறிதாக இதர மலாய் சமஸ்தானங்களின் நிர்வாகத்தில் பிரிட்டிஷார் குறுக்கிட்டு அதிகாரம் பெற்றனர். சென்ற யுத்த முடிவில் ஜப்பானிடமிருந்து நாட்டை விடுவித்தபின், சிங்கப்பூர் காலனியைத் தனியாகப் பிரித்து மலேயா யூனியன் ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. சுதேச மக்கள் எதிர்ப்பிற்குப் பின் இது பெடரேஷன் என்று மாற்றப்பட்டது. 1941-ம் வருஷ ஜனத்தொகையான 47 லட்சத்தில் 22 லட்சம் மலாய் ஜாதியினர், 18 லட்சம் சீனர், 7 லட்சம் இந்தியர்.

மலேயாவில் ஈயச்சுரங்கங்களில் பொதுவாக சீனர் அதிகமாக வேலை செய்கின்றனர். ரப்பர் தோட்டங்களில் தென்னிந்தியர் கூலி வேலை செய்கின்றனர். பினங், சிங்கப்பூர் வழியாக உலக கப்பல் மார்க்கங்கள் செல்கின்றன.

மெக்ஸிகோ :—வட அமெரிக்காவின் தென் பகுதியிலுள்ள சமஷ்டிக் குடியரசு. பரப்பு 7,58,000 ச. மைல்; ஜனத்தொகை சுமார் 2,22 லட்சம். தலைநகர் மெக்ஸிகோ ஸிடி. தலைவர் டான் மிகுவல் அலிமான்.

ஆஸ்டெக் என்ற நாகரீகம் மிகுந்த சிவப்பிந்திய ஜாதியினிடமிருந்து 16-ம் நூற்றுண்டில் ஸ்பானியர் நாட்டைப் பிடித்துக்கொண்டனர். 1810-ல் சுதந்திர மடைந்தது. பின்பு யு. எஸ்ஸுடன் சண்டை நடந்தது, டெக்ஸாஸ் மாகாணத்தை இழந்தது. 1911-ல் புரட்சி நடந்து, பல வருஷம் அரசியல் குழப்பம் நீடித்தது. 1938-ல் பிரிட்டிஷ், யு. எஸ். மூலதனம் போட்ட எண்ணெய் கம்பெனிகளை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு, சமீபத்தில் அதற்காக நஷ்ட ஈடு கொடுத்தது.

விவசாயம், ஆடு மாடு வளர்த்தல், காட்டு மரம் வெட்டுதல், இவற்றைவிட சுரங்க வேலையே முக்கியமானது. வெள்ளி, தங்கம், தாமிரம், பாதரஸம், பெட்ரோல் முதலியவை ஏராளமாக எடுக்கப்பட்டு ஏற்றுமதியாகின்றன. உலகிலேயே அதிகமாக இங்கு வளரும் **ஸிஸால் ஹேம்ப்** என்ற ஒருவிதக் கத்தாழை மடலிலிருந்து நார் எடுத்துக் கயிறு திரித்து வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்பப்படுகிறது.

மொராகோ:—ஆப்ரிக்காவின் வடமேற்குக் கோடியில், பிரெஞ்சு ஆதிக்கத்தின் கீழ் சுல்தான் ஆட்சி நடக்கும் நாடு. இதன் பரப்பு 2,20,000 ச. மைல்; ஜனத்தொகை சுமார் 75 லட்சம். சுல்தான் பெயர் **ஸிடி மகம்மது.**

பிரெஞ்சுப் பிராந்தியம், ஸ்பானிஷ் பிராந்தியம், சர்வதேச டாஞ்சியர் பிராந்தியம் என்ற மூன்று பிரிவுகள் உள்ளன. பிரெஞ்சுக்காரரே வெளிநாட்டு விவகாரங்களில் சுல்தானுக்குப் பதிலாக அதிகாரம் செலுத்துகின்றனர். உள்நாட்டு நிர்வாகத்தில் சமீபத்தில் சொற்ப சுயாட்சியளித்துள்ளனர். ஸ்பெயினையொட்டி ஜிப்ரால்டர் ஜலசந்திக் கரையிலுள்ள கியூடா, மெலிலா என்ற இடங்கள் வெகு காலமாக ஸ்பானிஷ் மாகாணத்தைச் சேர்ந்தவை. இதையடுத்து சுல்தானின் காலிபா ஒருவரின் ஆட்சியின் கீழ் உள்ள பிராந்தியத்தில் ஸ்பானிஷ் அதிகாரம் பரவியுள்ளது. டாஞ்சியர் நகர் மட்டும் சர்வதேசப் பிராந்தியமாயுள்ளது.

விவசாயம், பழமரம் வளர்த்தல் விசேஷம். பிரெஞ்சு பிராந்தியத்திலிருந்து பாஸ்பேட் அதிகம் ஏற்றுமதியாகிறது.

பிரெஞ்சு பிரதேசத் தலைநகர் ரபாட். ஸ்பானிஷ் பிராந்தியத்திற்கு டெடுவான். பேஸ் (Fez) என்பது சுல்தானின் தலைநகர். இங்கு முஸ்லிம் சர்வ கலாசாலை ஒன்று உண்டு. மராகேஷ், கஸாபிளாங்கா என்பவை இதர பிரதான நகரங்கள்.

மோனகோ:—தென் பிரான்சில் மத்யதரைக்கடல் ஓரத்திலுள்ள சிறு ராஜ்யம். பரப்பு 4 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 20,000. இங்குள்ள மான்டி கார்லோ என்ற இடத்தில் நடக்கும் சூதாட்டம் உலகப் பிரசித்திபெற்றது. வருஷம் சராசரி 35,000 பேர் இவ்வூருக்கு வந்து செல்கின்றனராம். சுதந்திர இளவரசர் லூயி சார்லஸ் அன்டாயின். ஒரு சிறு (18 பேர் கொண்ட) சட்ட சபையும், நிர்வாகக் கவுன்சிலும் உண்டு. தலைநகர் மோனகோ.

யுனைடெட் ஸ்டேட்ஸ்:—வட அமெரிக்காவிலுள்ள சமஷ்டிக் குடியாசு. இதன் பரப்பு 30,22,387 ச. மைல்; அலாஸ்கா முதலிய இதன் இதர பிரதேசங்கள் சேர்ந்து மொத்த விஸ்தீர்ணம் 37,35,223 ச. மைல். 48 ஸ்டேட்டுகள், வாஷிங்டன் ஜில்லா இவற்றின் ஜனத்தொகை மட்டும் 14.26 கோடி; இதர பிரதேசங்களின் ஜனத்தொகை சுமார் 27 லட்சம். தலைநகர் வாஷிங்டன். தலைவர் ஹேரி எஸ். ட்ரூமன். ராஜாங்க (வெளிநாட்டு) மந்திரி டீன் அகீஸன்.

வட அமெரிக்கா கண்டத்தில் கனடாவுக்குத் தெற்கே, மெக்ஸிகோவுக்கு வடக்கே, அட்லாண்டிக், பசிபிக் மகா சமுத்திரங்களுக்கிடையேயுள்ள இதன் மேற்கு பாகம் மலைப்பாங்கானது; மத்ய, கிழக்குப் பகுதிகள் பரந்த சமவெளி. ஏராள கோதுமை பயிராகி ஏற்றுமதியாகிறது.

கரும்பு, பீட்ரூட் என்ற சர்க்கரைக்கிழங்கு, பருத்தி இவையும் அதிகமாக உற்பத்தியாகிறது. ஆடு மாடுகள் வளர்த்து, இறைச்சி ஏற்றுமதியும் விசேஷம். தங்கம், வெள்ளி, இரும்பு, ஏராளமாகக் கிடைக்கிறது. உலக பெட்ரோல் உற்பத்தியில் 65 சத விகிதம் இங்கு கிடைக்கிறது. யந்திரங்கள், இரும்பு சாமான்கள் ஏற்றுமதி அதிகம். காப்பி, தானியங்கள், உரோமம், பேப்பர், ரப்பர் முதலிய மூலப்பொருள்கள் இறக்குமதியாகின்றன. 1946-ல் மொத்த இறக்குமதி சுமார் 500 கோடி டாலர் பெருமானம்; ஏற்றுமதி மதிப்பு சுமார் 975 கோடி டாலர்.

நான்கு வருஷங்களுக்கொருமுறை தேர்ந்தெடுக்கப்படும் தலைவரே பிரதம ராஜாங்க நிர்வாகி. செனேட் சம்மதத்துடன் அவரே மந்திரிகளையும் இதர அதிகாரிகளையும் நியமிப்பார். மந்திரிசபை சட்டசபைக்குப் பொறுப்பானதல்ல. சட்டம் செய்வது இரு சபைகொண்ட காங்கிரஸின் வேலை. செனேட்டில் 48 ஸ்டேட்டுகளுக்குத் தலா 2 ஸ்தானங்கள் வீதம் 96 மெம்பர்கள் உண்டு. பிரதிநிதி சபையில் ஜனவீதாச்சாரப்படி தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட 435 பிரதிநிதிகள் உண்டு. காங்கிரஸ் நிறைவேற்றிய சட்டத்தை ஒருமுறை தலைவர் நிராகரிக்கலாம். மறுபடியும் மூன்றில் இரண்டு பங்கு ஓட்டுமூலம் அம்மசோதா நிறைவேற்றப்பட்டால், தலைவர் சம்மதமின்றியே அது சட்டமாகிவிடும்.

48 ஸ்டேட்டுகளைத் தவிர, **அலாஸ்கா** (5,86,400 ச. மைல்); பசிபிக்கிலுள்ள **குவாம்** தீவு (206 ச. மைல்); **ஹவாய்** தீவுக்கூட்டம் (6,454 ச. மைல்), பழைய ஜாப் தீவுகளான **மேரியானஸ், கரோலின், மார்ஷல் தீவுகள்** (846 ச. மைல்.); **ஸமோவா தீவுகளில்** சில (76 ச. மைல்); மேற்கிந்திய தீவு கோஷ்டியைச் சேர்ந்த **போர்ட்டோ ரிகோ** (3,435 ச. மைல்), **வர்ஜின் தீவுகள்** (133 ச. மைல்), பனமா கால்வாய் பிராந்தியம் (549 ச. மைல்);—இவை யு.எஸ். ஆட்சியின் கீழுள்ளன. இவற்றில் அலாஸ்காவும், ஹவாயும் காங்கிரசுக்கு ஒவ்வொரு மெம்பர்களை அனுப்புகின்றன.

யூகோஸ்லாவியா:—இதாலிக்குக் கிழக்கேயுள்ள பெடரல் குடியரசு. பரப்பு 96,265 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 160 லட்சம். தலைநகர் பெல்கிரேட். தலைவர் மார்ஷல் டைடோ (இவர் உண்மைப்பெயர் ஜோஸப் பிராஸ்.)

1918-ல் ஆஸ்ட்ரோ—ஹங்கேரியன் சாம்ராஜ்யத்திலிருந்து தெற்கத்திய ஸ்லாவ் ஜாதியினரான ஸெர்பியர், குரோவாட் ஜாதியினர், ஸ்லோவீனியர், தனிராஜ்யம் அமைத்துக்கொண்டனர். சென்ற யுத்தத்தில் ஹிட்லர் ஆக்ரமிப்பிலிருந்து விடுதலையான பின், 1945 நவம்பரில் குடியரசுப் பிரகடனமாயிற்று. ரஷ்ய கோஷ்டியில் சேர்ந்திருந்த இந்நாடு, சமீபத்தில் டைடோவுக்கும், ரஷ்யாவுக்கும் ஏற்பட்ட தகராறுல், வியாபார விஷயங்களில் மேற்கத்திய நாடுகளை நாடி வருகிறது.

மூன்று அரசியல் பாஷைகளும், கிறிஸ்தவ, முஸ்லிம், யூத மதமும் பரவியுள்ள நாடு. பிரதான தொழில்கள் விவசாயம், காடு வெட்டுதல், மாடு வளர்த்தல். இரும்பு, நிலக்கரி, மாங்கனீஸ் உலோகங்களும் உற்பத்தியாகி, ஏற்றுமதியாகின்றன.

ரஷ்யா:—ஐரோப்பாவில் பாதியையும், ஆசியாவில் மூன்றிலொரு பகுதியையும் கொண்ட சோவியத் யூனியனின் இன்றைய பரப்பு சுமார் 83.75 லட்சம் ச.மைல்; ஜனத்தொகை (1940-ம் வருஷ கணக்குப்படி) சுமார் 19.34 கோடி. தலைநகர் மாஸ்கோ. தலைமை சபை சேர்மன் என். எம். ஷ்வர்னிக். பிரதமர் ஜே. வி. ஸ்டாலின்.

யூனியன் ஆப் சோவியத் சோஷலிஸ்டு ரிபப்ளிக்ஸ் (யூ.எஸ்.எஸ்.ஆர்) என்ற சோவியத் யூனியன், 16 சுதந்திரக் குடியரசுகளின் சமஷ்டியாகும். 1944-லிலிருந்து ஒவ்வொன்றும் வெளிநாடுகளுடன் தனி உறவு கொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. என்றாலும், உக்ரேன், பெலோ-

ரஷ்யா இரண்டும் மட்டுமே ஐக்யநாடுகள் சங்கத்தில் தனிப் பிரதிநிதித்வம் அளிக்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றிற்கெல்லாம் பொதுவாக வெளிநாட்டு அரசியல், வர்த்தக விவகாரங்களில் மாஸ்கோ சர்க்காரே அதிகாரம் செலுத்திவருகிறது.

குடியரசுகளில் ரஷ்ய பெடரல் ரிபப்ளிக் (R.S.F.S.R.) என்பது சோவியத் யூனியன் பிரதேசத்தில் 92.7 சத விகிதமாகும். ஐரோப்பாவிலும், சைபீரியாவிலும் வியாபித்துள்ளது இது. இதற்கு மேற்கில் பெலோ-ரஷ்யாவும், உக்ரேனும் உள்ளன. யுத்தத்திற்குப்பின் போலந்திடமிருந்து எடுத்துக்கொண்ட சுமார் 77,000 ச.மைல் பிரதேசம் இவற்றுடன் சேர்ந்துள்ளது. தவிர, செக்கோஸ்லேவேகியாவிடமிருந்து பெற்ற ருதீனியா (5,000 ச.மைல்) உக்ரேனில் சேர்ந்துள்ளது. 1940-ல் பின்லந்திடமிருந்து பெற்ற 16,000 ச. மைல் பிரதேசம் பின்னோ-கரேலியன் குடியரசாயிற்று. ருமேனியா விடமிருந்து பெற்ற மால்டேவியாவும், பெஸ்ஸரேபியாவும் சேர்ந்து (20,000 ச.மைல்) மால்டேவியன் குடியரசாயிற்று. எஸ்டோனியா, லட்வியா, லிதுவேனியா குடியரசுகள் 1940-ல் பெடரல் குடியரயசுகளாகச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டன. அர்மீனியா, ஜார்ஜியா இரண்டும் துருக்கிக்கு வடகிழக்கில் உள்ளன. அஸேர்பெய்ஜான் குடியரசு இரானுக்கு வடமேற்கில் உள்ளது.

டர்க்மேனிஸ்தான், உஸ்பெகிஸ்தான், டாஜிகிஸ்தான், கிர்கிஸ்தான், காஸாகிஸ்தான் என்ற குடியரசுகள் மத்ய ஆசியாவில் இந்தியா, ஆப்கானிஸ்தான், இரான் இவற்றை யொட்டியுள்ளன.

டர்க்மெனிஸ்தானின் பரப்பு 1,88,610 ச.மைல். இதில் 4/5 பாகம் காரா கும் பாலைவனம். ஜனத்தொகை 12.7 லட்சம். பருத்தி, பட்டு, கம்பளி நெய்தல் பிரதான தொழில்கள். இதிலிருந்து இரானுக்கு மோட்டார் ரஸ்தா

போகிறது. இதன் தலைநகர் அஷ்காபாத். மெர்வ், கிராஸ்னோவாட்ஸ்க் என்பவை முக்கிய பட்டணங்கள்.

உஸ்பெகிஸ்தானின் பரப்பு 66,400 ச.மைல். ஜனத்தொகை 62.8 லட்சம். அரிசி, கோதுமை, பருத்தி, பட்டு முதலியவை உற்பத்தியாகின்றன. ஜனத்தொகையில் பெரும் பகுதி முகம்மதியர். டாஷ்கேன்ட் (தலைநகர்) ஸாமர்கண்ட், பொகாரா, பெர்கானு முதலியவை முக்கிய நகரங்கள். தைமூர் என்ற மங்கோலிய அரசனின் மகுதி ஸாமர்கண்டில் உள்ளது.

டாஜிகிஸ்தானின் பரப்பு 56,108 ச.மைல். ஜனத்தொகை 20 லட்சம். பருத்தி பயிராகிறது. தலைநகர் ஸ்டாலினுபாத்.

காஸாகிஸ்தானின் பரப்பு 10,48,000 ச.மைல். ஜனத்தொகை 60 லட்சம். காராகண்டா பிரதேசத்தில் ஏராள நிலக்கரி கிடைத்து, சமீப காலத்தில் இங்கு பெருந்தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. எண்ணெயும், ஈயம், தாமிரம், தங்கம், இவைகளும் கிடைக்கின்றன. இதன் தலைநகர் வியர்னி என்ற அல்மா ஆடா.

கிர்கிஸ்தானின் பரப்பு 76,000 ச.மைல். ஜனத்தொகை 15 லட்சம். பிஷ்பெக் என்ற ப்ருன்ஸ் தலைநகர்.

சோவியத் யூனியனில் விவசாயம், ஆடுமாடு வளர்த்தல், இவற்றில் 100க்கு 60 பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். 1917-ம் வருஷப் புரட்சிக்குப்பின், முதலில் பிரபுக்கள் நிலங்கள் குடியானவர்களுக்குத் தரப்பட்டன. பின்பு கூட்டுப் பண்ணைகளும், சர்க்கார் பண்ணைகளுமாகப் பெரிய பண்ணைகள் அமைத்து யந்திரசாதனங்களுடன் விவசாயம் நடக்கிறது. கோதுமை, பருத்தி, ரப்பர், பட்டுப்பூச்சி வளர்த்தல் விசேஷம். நாட்டின் பரப்பில் 40 சதவிகிதம் காடுகள். உலோகப் பொருள்களும் நிலக்கரியும் ஏராளமாகக் கிடைக்

கிறது. மொத்த உலக உற்பத்தியில் 10சத விகிதம் பெட்ரோலும், 12 சதவிகிதம் தங்கமும், ரஷ்யாவில் உற்பத்தியாகிறது. சென்ற யுத்தத்திற்கு முன்பே, பல 5-வருஷ திட்டங்களின் கீழ் தொழிலபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது. மேற்கே டான் நதிதீரத்தைத் தவிர, யூரல்மலைப்பிரதேசத்திலும் பெருந்தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டன. யுத்த காலத்திலும் பின்பும், மத்ய, கிழக்கு சைபீரியாவிலும், காஸாகிஸ்தானிலும் புது தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டுள்ளன.

ருமேனியா :—தென்கிழக்கு ஐரோப்பியக் குடியரசு. இதன் பரப்பு 91,934 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 2,20 லட்சம். தலைநகர் புகாரெஸ்டு. தலைவர் டாக்டர் பார்ஹான். பிரதமர் குரோஸியா.

முதல் மகாயுத்தத்தில் இது பிடித்துக்கொண்ட பிரதேசங்களில் பலவற்றை சென்ற யுத்தத்தில் இழந்துவிட்டது. ரஷ்யாவுக்கு பெஸ்ஸரேபியா, புகோவினுவை 1940-ல் திருப்பிக் கொடுத்தது தவிர, பல்கேரியாவுக்கும் 3000 ச.மைல். பிராந்தியத்தைத் தந்தது. 1946-ல் நடந்த தேர்தலில் கம்யூனிஸ்டுக் கட்சி பெருவாரியான வெற்றி பெற்று, மன்னர் மைக்கேல் 1947-ல் நாட்டைவிட்டு ஓடும்படியாயிற்று. இப்போது இது ரஷ்ய கோஷ்டியில் சேர்ந்த நாடு.

அதிசெழிப்பான பூமியையுடைய இந்நாட்டில் விவசாயமும், காட்டுமரம் வெட்டும் தொழிலும் முக்கியம். நிலக்கரி, இரும்பு, மைகா, தங்கம் தவிர பெட்ரோல் ஏராளமகாக் கிடைக்கிறது.

லக்ஸம்பர்க் :—ஜெர்மனி, பெல்ஜியம், பிரான்ஸ் இவற்றிற்கிடையேயுள்ள சுதந்திர சமஸ்தானம். இதன் பரப்பு 999 ச.மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 2.8 லட்சம். தலைநகர் லக்ஸம்பர்க். சார்லட்டி சீமாட்டி (Grand Duchess) இதன் தலைவி. பிரதமர் பியரி டுபோங்.

19-நூற்றாண்டில் ஜெர்மன் பெடரேஷனில் சேர்ந்திருந்த இதை, 1867-ல் நடுநிலைமை சமஸ்தானமாகப் பிரகடனம் செய்யப்பட்டது. பெல்ஜியத்துடன் பொருளாதார யூனியன் 1921-ல் ஏற்பட்டது. சென்ற இரு மகா யுத்தங்களிலும் ஜெர்மனியால் ஆக்ரமிக்கப்பட்டு மீண்டும் விடுவிக்கப்பட்டது. தற்சமயம் மேற்கு ஐரோப்பிய யூனியன் என்ற தற்காப்பு ஒப்பந்தத்தில் சேர்ந்து, அட்லான்டிக் ஒப்பந்தத்தில் சேர்ந்துள்ளது. இங்கு ஏராள இரும்பு கிடைக்கிறது.

லிச்டேன்ஸ்டீன் :—ஆஸ்டிரியாவுக்கும் சுவிட்ஸர்லாந்துக்கும் இடையேயுள்ள சுதந்திர ஜெர்மன் சமஸ்தானம். பரப்பு 60 ச. மைல். சுமார் 10,000 ஜனத்தொகை. பிரான்ஸ் ஜோஸப் II என்ற இளவரசர் ஆட்சி. வாடுஸ் என்பது தலைநகர்.

லெபனன் :—பாலஸ்தீனத்துக்கு வடக்கே மத்ய தரைக் கடலோரமாக, சுமார் 120 மைல் நீளம், 30-35 மைல் அகலமுள்ள நாடு. இதன் பரப்பு சுமார் 4,300 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 12 லட்சம். குடியரசுத் தலைவர் பேஷாரா அல்கௌரி. பிரதமர் ரியாத் ஸோல். தலைநகர் பேருத்.

இன்றும் முக்கிய துறைமுகங்களான டயர், ஸிடான் என்பவை கிரேக்க, ரோம நாகரீகங்கள் தலையெடுக்குமுன் போனீஷியர் என்ற ஜாதியினரின் கடல் வர்த்தக ஸ்தலங்களாயிருந்தன. சமீபகாலத்தில், 1918-ல் துருக்கியிடமிருந்து பிரிட்டிஷார் பிடித்த லெபனன், ஸிரியா இரண்டும் பிரெஞ்சு மாண்டேட் நாடுகளாயின. 1944 முதல் இவை சுதந்திரக் குடியரசாயின.

இந்நாட்டு மக்கள் அராபிக் பாஷை பேசும் முஸ்லிம்களும், கிறிஸ்தவர்களும் ஆகும். ஆலிவ் (எண்ணெய்) மரம்,

ஆரஞ்சு, திராக்ஷை முதலிய பழ மரங்களும், புகையிலை, பருத்திச் செடிகளும் பயிராகின்றன. பட்டுப் பூச்சி வளர்த்தல் விசேஷ தொழில்.

லைபீரியா :—மேற்கு ஆப்ரிக்காவில் கினியா கடற்கரையிலுள்ள நீக்ரோ குடியரசு. பரப்பு 43,000 ச. மைல். ஜனத் தொகை சுமார் 25 லட்சம். தலைவர் **வில்லியம் எஸ். டப்மன்**: தலைநகர் **மன்ரோவியா.**

1820-ல் அமெரிக்க குடியேற்ற சங்கத்தார் முயற்சியால் அமெரிக்க நீக்ரோக்கள் குடியேறி, 1847 முதல் சுதந்திர நாடாக இருந்து வருகிறது. 1927-ல் 50 லட்சம் டாலர் அமெரிக்காவிலிருந்து கடன் அளிக்கப்பட்டு, பழைய பிரிட்டிஷ் கடன் தீர்க்கப்பட்டது. இப்போது அமெரிக்க அதிகாரிகளும், நிபுணர்களும் நிதி நிர்வாகம், தொழில் வளர்ச்சி இவற்றில் உதவி வருகின்றனர்.

ரப்பர், தங்கம், காப்பி, முதலியவை ஏற்றுமதியாகின்றன.

வாடிகன் ஸிடி :—1929 முதல் பாப்பாண்டவரின் ஆட்சியின் கீழுள்ள இதாலிய நகரம். இதன் பரப்பு 108 ஏகர். ஜனத்தொகை சுமார் 1,000. இன்றைய போப் பயஸ் XII.

வெனிஸூலா :—தென் அமெரிக்காவின் வடகோடியிலுள்ள சமஷ்டிக் குடியரசு. பரப்பு 3,63,728 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 42 லட்சம் + 1 லட்சம் சிவப்பிந்தியர். தலைவர் : **டி. ஆர். பெடான்கோர்ட்.** தலைநகர் : **கரகாஸ்.**

கரீபியன் கடலில் உள்ள மார்கரிட்டா முதலிய 70 தீவுகள் (மொத்தம் 14,650 ச. மைல்) இந்நாட்டைச் சேர்ந்தவை. கோகோ, காப்பி, ரப்பர் முதலியவை பயிராவதுடன் பெட்ரோல் அபரிமிதமாகக் கிடைக்கிறது. தங்கமும் ஏற்றுமதியாகிறது.

ஜப்பான்:—4 முக்கிய தீவுகளும் பல சிறு தீவுகளும் சேர்ந்த ஜப்பானின் பரப்பு 1,47,600 ச. மைல். ஜனத் தொகை (1947-ல்) 7, 8 கோடி. சக்ரவர்த்தி ஹிரோஹிடோ. பிரதமர் ஷிகோரு யோஷிடோ. தலைநகர் டோகியோ.

ஹான்ஷூ, ஷிகோகு, கியுஷூ, ஹொக்கெய்டோ என்பவை பிரதான தீவுகள். இவற்றிற்கு தெற்கே ருயூகு தீவுக் கோஷ்டிகள் உள்ளன. இதன் மாண்டேட் தீவுகளான மார்ஷல், கரோலைன், மேரியானுஸ் தீவுக் கூட்டங்கள், சென்ற யுத்தத்துக்குப்பின் யு.எஸ். தர்மகர்த்தா ஆட்சிக்குள் வந்து விட்டன. பர்மோஸா தீவு சீனுவுக்குத் திரும்பியது. வடக்கேயுள்ள ஸக்காலின் தீபகற்பத்தின் தென் பகுதியை யும், கியுரைல் தீவுக் கோஷ்டியையும் ரஷ்யா சேர்த்துக் கொண்டது.

நீண்ட கடற்கரைப் பிரதேசத்தில் மீன்பிடித்தல் விசேஷ தொழில். கப்பல் கட்டுதல் பிரதான கைத் தொழில் களில் ஒன்று. பெரும்பாலும் மலைப்பிரதேசமான நாட்டின் 1/6 பகுதியே சாகுபடிக்குத் தகுதியானது. நெல் முதலிய தானியங்கள், பழவகைகள் பயிராகின்றன. காடுகளில் மரம் வெட்டிப் பெட்டிகள் செய்வதும், பிரம்புவேலை செய்வதும் முக்கிய தொழில்கள். பட்டுப்பூச்சி வளர்க்கும் தொழில் இப்போது குறைந்து, ஏற்றுமதியும் இறங்கிவருகிறது. தங்கம், வெள்ளி, தாமிரம், இரும்பு, நிலக்கரி முதலியவை உற்பத்தியானுலும், யுத்தத்திற்கு முன் இரும்பு, நிலக்கரி முதலியவை இறக்குமதியாகித் தொழிற்சாலைகளில் உப யோகிக்கப்பட்டன. பருத்தியும் வெகுவாக இறக்குமதி யாகி துணி நெசவு நடக்கிறது.

சரித்திரம்:—கி.பி. 6-ம் நூற்ருண்டில் சீனுவிலிருந்து புத்தமதமும், சீன சமூக, அரசியல் நாகரீகமும் புகுந்தபின், பலநூற்ருண்டுகள் ஜப்பான் வெளியுறவின்றித் தனியாகவே இருந்தது. 15, 16-ம் நூற்ருண்டுகளில் கப்பல் வர்த்தகம்

வளர்ந்தபோது, மேல் நாட்டு வர்த்தகர்கள், கிறிஸ்தவப் பாதிரிகள் வந்து, சிறிதுகாலம் வரவேற்கப்பட்டனர். பிறகு மேல்நாட்டார் உறவு கெடுதலென்று 1587-ல் அவர்கள் வெளியேற்றப்பட்டு, கிறிஸ்தவ மதமும் தடைசெய்யப் பட்டது. இரு நூற்ருண்டுகளுக்குப் பின், 1853-ல் அமெரிக்க கடற்படையொன்று வந்து, வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தை அனுமதிக்கும்படி ஜப்பானை நிர்ப்பந்தித்து வெற்றி பெற்றது. அதிலிருந்து ஜப்பானியர் மேனுட்டுத் தொழில் முறைகளைத் திறம்படக் கையாண்டு வெகுதூரம் வெற்றி பெற்றனர்.

உள்நாட்டு உணவு உற்பத்தி போதாமலும், வெளிநாடுகளில் குடியேறவோ, வர்த்தகம் செய்யவோ மேனுட்டாரால் இடந்தரப்படாமலும், ஜப்பானியர் நாடுபிடிக்க முற்பட்டு, 1931-ல் மஞ்சூரியாவைப் பிடித்துக்கொண்டு, 1937-ல் சீனுவுடன் போர் தொடுத்து, 1942-ல் நேசநாடுகளையும் தாக்கி, 1945-ல் அணுகுண்டுப் பிரயோகத்துக்கு ஆளாகி, சரணுகதியடைந்தனர். யுத்தத்தில் சுமார் 11.7 லட்சம் பேரும், அணுகுண்டு வீச்சில் 1.3 லட்சம் பேரும் சேதமானதாக மதிப்பிடப்படுகிறது. அமெரிக்க ராணுவ ஆதிக்கத்தின் கீழ் இன்று ஆட்சி நடந்துவருகிறது. ஜப்பானிய கடற்படையை அழித்து, ஏகபோக முதலாளித்வ கோஷ்டிகளைக் கலைத்து, சக்ரவர்த்தியின் தெய்வீக, அரசியல் ஆதிக்கத்தைக் குலைத்து, 1947-ல் புது அரசியல் திட்டம் அமுலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

பௌத்த, கிறிஸ்தவ மதங்களைவிட ஜப்பானியரின் முக்கியமான மதம் 'ஷின்டோயிஸம்' என்பது. மூதாதையரை வழிபட்டு, பெற்ருேருக்குப் பக்தி செலுத்தி, சக்ரவர்த்தியே கடவுளின் பிரதிநிதியென மதிக்கும் மதம் இது. பெற்ருேர், குடும்பம், சமூகம், அரசாங்கம் இவற்றிற்குக் கட்டுப்பட்டு நடப்பதே இதன் முக்கிய கோட்பாடு.

அடிக்கடி பூகம்பங்கள் ஏற்படுவதும், குறைந்த நிலத்தில் உணவிட்ட வேண்டியிருப்பதும், சமசீதோஷ்ண நிலைமையும் சேர்ந்து ஜப்பானியரை பெரும் உழைப்பாளி களாகச் செய்துள்ளது. சிறுகுடிசைத் தொழில்களில், பெண்களும் தொழில் செய்து, குறைந்தவிலையில் பொருளுற்பத்திசெய்வது விசேஷ அம்சம். அழகான காகித, பிரம்பு, பூவேலைகளில் கைதேர்ந்தவர். மலையாறுகளிலிருந்து மின்சாரம் உற்பத்தி செய்து தொழிற்சாலைகளில் உபயோகிக்கப் படுகிறது. மலிவான ஜப்பான் சரக்குகளின் போட்டிபற்றி எப்போதுமே மேனாட்டு வர்த்தகர்களுக்குப் பயமுண்டு.

ஜெர்மனி:—இன்றைய ஜெர்மனியின் பரப்பு 1,37,184 ச.மைல். ஜனத்தொகை (1946-ல்) 6.27 கோடி. தலைநகர் பேர்லினில் நாலு வல்லரசுக் கூட்டு ஆட்சியும், இதர பகுதிகள் நாலு பிராந்தியங்களாக நேசநாடுகளின் ஆட்சியின் கீழும் உள்ளது. பிரிட்டிஷ் பிராந்தியத்தில் 38,000 ச.மைல். யு. எஸ்.—41,500 ச.மைல்; பிரெஞ்சு—16,500 ச.மைல்; சோவியத்—41,100 ச.மைல்.

நான்கு பிராந்தியங்களிலும் தனித்தனி மாகாணங்களில் சொற்ப சுயாட்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. மூன்று மேற்குப் பிராந்தியங்களும் பொருளாதார ஐக்யம் ஏற்படுத்தியுள்ளன. ரஷ்யாவுடன் தகராறால் ஜெர்மன் சமாதான உடன்படிக்கை ஏற்படாததுடன், ஜெர்மனி பூராவுக்கும் சுதந்திரசர்க்கார் அமையாமலிருக்கிறது. தனித்தனியே கிழக்கு, மேற்குப் பகுதிகளில் சர்க்கார்கள் அமைத்துவிட திட்டங்கள் போடப் பட்டு வருகின்றன. ரஷ்யப் பிராந்தியத்திலுள்ள பெர்லினிலிருந்து இதர வல்லரசுகளை வெளியேற்ற ரஷ்யா செய்த முயற்சி பலிக்கவில்லை.

சென்ற யுத்தமுடிவில் 1945 மே மாதம் 8-ந் தேதி ஜெர்மனி சரணாகதியடைந்தபின், கிழக்கு பிரஷ்யாவின் ஒரு பகுதியை ரஷ்யா எடுத்துக்கொண்டு, சுமார் 40,000 ச. மைல் போலந்துக்குத் தரப்பட்டுள்ளது. 1863 முதல்

ஜெர்மன் ஆக்ரமிப்புக்குக் காரணமாயிருந்த பிரஷ்யா என்ற பிரதான ஜெர்மன் மாகாணம், 1946-ல் கலேக்கப்பட்டு, ஜெர்மனி புது மாகாணங்களாகக் கூறு போடப்பட்டது. சென்ற யுத்தத்தில் சுமார் 75 லட்சம் ஜெர்மானியர் சேதமானதாக மதிப்பிடப்படுகிறது.

தென் ஜெர்மன் மலேப்பிரதேசங்களில் காடுகளில் மரம் வெட்டி மரவேலேகள் செய்யப்படுகின்றன. வட ஜெர்மன் சமவெளியில் கோதுமை, பார்லி, சர்க்கரைதரும் பீட்ரூட், முதலியவை பயிராகின்றன. நிலக்கரியும், இரும்பு முதலிய உலோகங்களும் உற்பத்தியாகி எல்லாவித தொழிற்சாலேகளும் உண்டு. யந்திரத் தொழில் முறையிலும் தொழில் நுணுக்கத்திலும், விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியிலும் ஜெர்மானியர் வெகுதூரம் முன்னேறியுள்ளனர்.

போர்ச்சுகல், ஸ்பெயின், ஹாலந்து, பிரான்ஸ், பிரிட்டன் முதலியவை கப்பல் வர்த்தகத்தில் ஓங்கி, உலகெங்கும் நாடுபிடித்து வருகையில், ஜெர்மனியில் உள்நாட்டு அமைதியும், தொழிலபிவிருத்தியும் இல்லாமல், 1850-க்கு மேல் யந்திரத் தொழில்களில் முனேந்து, 1870-க்கு மேல் பிரஷ்ய அரசரின் கீழ் ஜெர்மன் பெடரேஷன் ஏற்பட்டுப் பலமடைந்தது. ஆனல் வெளிநாடுகளில் பிடித்துக்கொண்ட காலனிகளே 1918-ல் இழந்துவிட்டது. மறுபடியும் ஹிட்லர் சர்வாதிகாரத்தின் கீழ் பலம் சேர்த்து, உலகயுத்தம் தொடங்கித் திரும்பவும் தோற்றுவிட்டது.

ஹங்கேரி:—கிழக்கு ஐரோப்பியக் குடியரசு. இதன் பரப்பு சுமார் 36,000 ச.மைல். ஜனத்தொகை ஒரு கோடி. தலேநகர் புடாபெஸ்ட். தலேவர் அர்பாத் ஜாகஸிட்ஸ். பிரதமர் இஸ்ட்வான் டோபி.

பழைய ஆஸ்ட்ரோ-ஹங்கேரிய சாம்ராஜ்யத்தின் பகுதியான இந்நாட்டில் 1918-ல் குடியரசு ஏற்பட்டு, 1920-ல் மீண்டும் முடியரசு ஏற்பட்டது. 1939-45-ல்

ஜெர்மனியுடன் சேர்ந்து யுத்தத்தில் ஈடுபட்டிருந்தது. 1946-ல் குடியரசுப் பிரகடனமாகி, பெரிய பண்ணைகள் குடியானவரிடையே கூறு போடப்பட்டன. இப்போது இது ரஷ்ய கோஷ்டியைச் சேர்ந்துள்ளது.

மிக செழிப்பான டான்யூப் நதிதீரத்தில் கோதுமை, உருளைக்கிழங்கு, சோளம், பீட்ரூட் முதலியவை ஏராளமாகப் பயிராகின்றன. நிலக்கரி, இரும்பு, பெட்ரோலும் அதிகம் கிடைக்கிறது.

வட மத்ய ஆசியாவிலிருந்து கி.பி. 9-ம் நூற்றுண்டில் இப்பிரதேசத்திற்கு வந்த மக்யார் அல்லது ஹங்கேரியரின் பாஷை இன்றும் சுய வளர்ச்சியுடன் இருந்து வருகிறது. வர்த்தகத் துறையில் ஆங்கிலமும், 1945-முதல் ரஷ்ய பாஷை யும் பரவி வருகிறது.

ஹாண்டுராஸ் :—மத்ய அமெரிக்க குடியரசு. இதன் பரப்பு 44,375 ச.மைல். ஜனத்தொகை 12 லட்சம். தலைநகர் டேகுஸிகல்பா.

வாழைமரம், காப்பி, தென்னை, புகையிலை, அரிசி முதலியவை பயிராகின்றன. வெள்ளி, தங்கம் (அமெரிக்க கம்பெனிகளால்) வெட்டி யெடுக்கப்படுகின்றன.

ஹாலந்து :—மேற்கு ஐரோப்பிய கரையோர ராஜ்யமான இதன் பரப்பு 13,514 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 95 லட்சம். அரசி ஜூலியானு. பிரதமர் வில்லியம் டிரீஸ். தலைநகர் ஹேக்.

பல ஆறுகளும், கால்வாய்களும் நிரம்பிய தாழ்ந்த பூமியையுடைய இந்நாட்டில் கப்பலோட்டும் தொழில் வெகு காலத்துக்கு முன்பே தலையெடுத்து, இன்றும் உலகக் கப்பல் வர்த்தகத்தில் பெரும் பங்கு கொண்டுள்ளது. யுத்தத்திற்கு முன் சுமார் 1000 கப்பல்களும், 1945-ல் 630 கப்பல்களும்

இருந்தன. கடல்நீர் உட்புகாமல் பல அணைகள் போடப்பட்டுள்ளன.

கோதுமை முதலிய தானிய வர்க்கங்களும், நிலக்கரியும் அதிகம் உற்பத்தியாகிறது. பலவித தொழிற்சாலைகளும் உண்டு. ரத்தினக்கல் இழைக்கும் தொழில் ஆம்ஸ்டர்டாமில் விசேஷம். யுத்தத்திற்குப்பின் இதன் முக்யத்வம் குறைந்து வருகிறது. யுத்த காலத்தில் தொழிற்சாலைகளும், ரயில்வேக்களும் நாசமானதால், (அமெரிக்க) மார்ஷல் உதவி கொண்டு புனர்நிர்மாண வேலை நடந்துவருகிறது.

காலனிகள்:—ஜாவா, சுமத்ரா, போர்னியோ, ஸெலிபீஸ், மொலுக்கஸ், டச்சு நியூகினி முதலிய கிழக்கிந்தியத் தீவுகளும் (7,30,000 ச. மைல்); தென் அமெரிக்காவிலுள்ள சூரினம் என்ற டச்சு கயானாவும், குராகோ முதலிய மேற்கிந்தியத் தீவுகளும் (54,000 + 436 ச. மைல்) டச்சுக் காலனிகளாகும்.

ஹெய்டி:—மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் ஸான் டாமிங்கோ தீவின் மேற்கு (பிரெஞ்சுப்) பகுதியிலுள்ள நீக்ரோ குடியரசு. பரப்பு 10,204 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 30 லட்சம். தலைநகர் **போர்ட் ஆவ் பிரின்ஸ்.** தலைவர் **டுமார்ஸே எஸ்டிமே.**

பிரெஞ்சு காலனியாயிருந்த இதில் 1794-ல் நீக்ரோக்கள் புரட்சி செய்து சுதந்திரப் பிரகடனம் செய்தனர். திரும்பத் திரும்ப சண்டையும் புரட்சியும் நடந்து, 1915-ல் யு.எஸ். தலையிட்டு, அதிகாரம் செலுத்தி, 1934-ல் துருப்புகளை வாபஸ் பெற்றது; இன்றும் நிதி நிர்வாகத்திற்கு அமெரிக்க அதிகாரியுண்டு.

நல்ல துறைமுகங்களைக் கொண்ட இந்நாடு மிக செழிப்பானது. காப்பி, பருத்தி, வாழை, கரும்பு முதலியவை பயிராகி, ஏற்றுமதியாகின்றன. இங்கு அடிக்கடி புரட்சிகள்

நடப்பதால், ஏராளமாயுள்ள உலோகப் பொருள்கள் இன்னும் வெட்டியெடுக்கப்படவில்லை. அண்டை நாடான டாமினிகன் குடியரசுடன் அடிக்கடி தகராறு ஏற்பட்டு வருகிறது.

ஸ்பெயின் :—பிரான்சுக்குத் தெற்கில் உள்ள இதன் பரப்பு 1,96,700 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 270 லட்சம். தலைநகர் மாட்ரிட். தலைவர் ஜெனரல் பிராங்கோ.

1931-ல் குடியரசுப் பிரகடனம் செய்யப்பட்டு, 1936-ல் இடதுசாரி சர்க்காருக்கெதிராக பாசிஸக் கலகம் ஏற்பட்டு, 1939-ல் பிராங்கோவின் வெற்றியில் முடிந்தது. 1947-ல் இவர் கொண்டுவந்த சட்டத்தின்படி பிராங்கோவுக்குப்பின் முடியரசு வரும். அதுவரை பிராங்கோவைத் தலைவராகக் கொண்ட ரீஜென்ஸி கவுன்சிலின் கீழ் ஆட்சி நடக்கும். டான் ஜுவான் என்ற இளவரசருக்கு முடி சூட்டுவது பற்றி முடிவான ஒப்பந்தம் ஏற்படாததினால்தான் ஷை சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. ஸீனர் ஜிரால் என்பவரின் தலைமையில் ஸ்பானிஷ் குடியரசுக் கட்சிகள் கொண்ட சர்க்கார் ஒன்று 1945-ல் அமைக்கப்பட்டு, பாரிசில் உள்ளது. பிராங்கோவின் பாசிஸ சர்வாதிகார ஆட்சி மாறினால்தான் ஐக்ய நாடுகள் சபையில் ஸ்பெயினை சேர்த்துக் கொள்வதென்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

வளமுள்ள இதன் பூமியில் ஆரஞ்சு, திராக்ஷை முதலிய பழவர்க்கங்களும்; கோதுமை, பார்லி, அரிசி முதலிய தானியங்களும்; நார்ப்பட்டு, கயிறுதிரிக்கும் 'ஹெம்ப்' என்ற நார், இவைகளும் பயிராகின்றன. இரும்பு, தாமிரம் முதலிய உலோகங்கள் அதிகமுண்டாயினும், பூராவாக வெட்டியெடுக்கப்படவில்லை. ஒயின், பழங்கள் விசேஷ ஏற்றுமதிப் பொருள்கள்.

இதன் கீழ் கரைக்கப்பாலுள்ள மெஜார்க்கா, மைனர்க்கா முதலிய பேலியாரிக் தீவுகள் (1935 ச. மைல்; 4 லட்சம்

ஜனத்தொகை) ஸ்பெயினின் ஒரு மாகாணமாகும். வட ஆப்ரிக்காவின் மேல் கரைக்கப்பாலுள்ள **கானரி தீவுகள்** (2,807 ச. மைல்; 7 லட்சம் ஜனத்தொகை) இருமாகாணங்களாக ஸ்பெயினுடன் சேர்ந்துள்ளன.

காலனிகள்:—ஸ்பெயினின் மத்ய, தென் அமெரிக்க காலனிகள் சென்ற நூற்றுண்டில் சுதந்திரமடைந்து விட்ட பின், இப்போது ஸ்பெயினின் மிகுதியுள்ள காலனிகள் ஆப்ரிக்காவிலுள்ள (82,400 சதுரமைல்) பின் வரும் பிரதேசங்களே:

ஜிப்ரால்டருக்கு எதிரே மொராகோவிலுள்ள **சியூடா** என்ற கோட்டை, **மெலில்லா** என்ற நகரம்; மொராகோ, அல்ஜீரியாவை யடுத்த சில தீவுகள்; **வட மொராகோவில்** ஆதிபத்யம்; **மேற்கு ஸஹாராவில்,** (1,00,000 ச. மைல்) பாலைவனமும், கடற்கரைப் பிரதேசமும் சேர்ந்தது; மத்ய ஆப்ரிக்காவின் மேற்கில் **பேர்ஞண்டபோ, அன்னோபான்** தீவுகளும், ரயோ முனி என்ற பிரதேசமும் சேர்ந்த **ஸ்பானிஷ் கினி** (மொத்தம் 10,000 ச. மைல்.)

ஸ்வீடன்:—வடமேற்கு ஐரோப்பாவில் நார்வே, பின்லந்து இவற்றிற் கிடையே யுள்ள ஜனநாயக முடியரசு. பரப்பு 1,73,436 ச. மைல். ஜனத்தொகை 67.6 லட்சம். அரசர் ஐந்தாம் **கஸ்டாவ்**. பிரதமர் **டி எர்லாண்டர்**. தலைநகர் **ஸ்டாக்ஹோம்**.

பார்லிமெண்டு முறையில் சோஷலிஸ ஆட்சி நடக்கும் இந்நாடு, சென்ற யுத்தத்தில் நடுநிலைமை வகித்தாலும், இதன் வழியாகத் துருப்புகளை அனுப்ப ஹிட்லருக்கு இடந்தர வேண்டிவந்தது. தற்சமயம் நார்வே, டென்மார்க் இவற்றுடன் தனிக்கோஷ்டித் தற்காப்பு உடன்படிக்கைக்கு நடந்த முயற்சி பலிக்காமல், பின்னவை இரண்டும் அட்லான்டிக் ஒப்பந்தத்தில் சேர்ந்துவிட்டன. ஸ்வீடன் ரஷ்யா

வுடனோ, மேல் நாடுகள் கோஷ்டியுடனோ சேராமல், தத்தளித்து வருகிறது.

இந்நாட்டில் பாதியளவு காடுகள். இவற்றிலிருந்து மரம், பேப்பர், தீக்குச்சி, மரச்சக்கை, முதலியன ஏற்றுமதியாகின்றன. மிகச்சிறந்த இரும்பு, நிலக்கரி, காரீயம், மாங்கனீஸ், தங்கம் முதலியன வெட்டி எடுக்கப்பட்டு, வெரும் இரும்பும், யந்திர சாமான்களும் ஏற்றுமதியாகின்றன. கோதுமை, பார்லி, முதலிய தானிய சாகுபடியும் உண்டு.

ஸயாம் :—தென் கிழக்கு ஆசியாவில் மேல் நாடுகளுக்கு என்றுமே அடிமையாகாத முடியரசு. இதன் பரப்பு 1,98,247 ச. மைல். ஜனத்தொகை சுமார் 1.72 கோடி. தலைநகரம் பாங்காக். அரசர் பூமிபான் அடுலேட். பிரதமர் மார்ஷல் பிபுல் ஸோங்கிராம்.

2000 வருஷங்களுக்கு முன்பே புத்த மதமும், இந்திய நாகரீகமும் இங்கு புகுந்து, இன்றும் பரவியுள்ளது. 16-ம் நூற்றாண்டு ஆரம்பத்தில் போர்ச்சுகீசியரும், 17-ம் நூற்றாண்டில் டச்சுக்காரரும் ஆங்கிலேயரும் வர்த்தகசாலைகள் அமைத்தனர். 17-ம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் பிரெஞ்சுக்காரர்கள் துருப்புகளையும் கொண்டு வந்து தலையிட முயற்சி செய்யவே, அவர்களைத் துரத்திவிட்டு, அடுத்த 150 வருஷங்களுக்கு அன்னியரை உட்புகாமல் தடுத்துவிட்டனர். 1855-ல் பிரிட்டனுடனும், பிறகு இதர நாடுகளுடனும் உடன்படிக்கை ஏற்பட்டு, வர்த்தக உறவு ஏற்பட்டது. 1932-ல் ஜனநாயகவாதிகள் ரத்தமில்லாப் புரட்சி செய்து, அரசரின் எதேச்சாதிகாரத்தைப் போக்கினர். 1938-ல் பதவிக்கு வந்த ஸோங்கிராம், சர்வாதிகாரியாகி, சென்ற யுத்தத்தில் ஜப்பானியருடன் சேர்ந்துகொண்டார். யுத்தமுடிவில் மறுபடியும் ஜனநாயக மந்திரிசபை ஏற்பட்டது. ஆனால் 1948—ல் மீண்டும் ஸோங்கிராம் ராணுவப்புரட்சி மூலம் பதவிக்கு வந்துவிட்டார். மன்னருக்கு

அதிக அதிகாரமளிக்கும் புது அரசியல் திட்டமொன்று இவ்வருஷம் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது.

ஸயாமின் வடபகுதியில் மலைக்காடுகளில் தேக்கு மரமும், மத்யப்பிரதேசத்தில் நெல் பயிரும், தெற்கே ரப்பரும் உற்பத்தியாகி ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. வருஷத்திற்கு சுமார் 8 லட்சம் டன் அரிசி, ஈயம், ரத்தினக் கற்கள் கிடைக்கின்றன.

இந்தியாவிலிருந்து சணல் பைகளும், ஜவுளியும் இறக்குமதி செய்து, அரிசியும் தேக்குமரமும் ஏற்றுமதி செய்து வருகிறது.

1946 செப்டம்பரில் ஸயாமுக்கு இந்தியசர்க்கார் ரூ. 5 கோடி கடன் கொடுத்தனர். பிரிட்டிஷ் ஈயச்சுரங்கங்களில் யுத்தகாலத்தில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்திற்கு ஈடாக 12.5 லட்சம் பவுன் கொடுக்க 1947 அக்டோபரில் ஸயாம் சர்க்கார் ஒப்புக் கொண்டது.

ஸயாம் ஜனத்தொகை 17 கோடியில் சுமார் 30 லட்சம் சீனர்—முக்கியமாக சில்லறை வியாபாரிகள், ஈயச்சுரங்கத் தொழிளாளர்; தென்பகுதிகளில் மலாய் ஜாதியினர்; இன்று சுமார் 30,000 இந்தியர்—முக்கியமாக வியாபாரிகள், காவலாளர், மாட்டுக்காரர்—முதலியோர் உண்டு.

ஸால்வடார்: மத்ய அமெரிக்காவில் பசிபிக் கரையிலுள்ள குடியரசு. இதன் பரப்பு 13,176 ச. மைல். ஜனத்தொகை 20 லட்சம். தலைவர் ஜெனரல் காஸ்டனீடா காஸ்ட்ரோ. தலைநகர் ஸான் ஸால்வடார்.

அடிக்கடி புகைந்து எரிந்துகொண்டிருக்கும் இஸால்கோ எரிமலை (பசிபிக் 'லைட்ஹௌஸ்' என்று பெயர்) தவிர, அவிந்துபோன பல எரிமலைச்சிகரங்களையுடைய மலைப்பாங்கான பூமி. இதில் முக்கியமாக காப்பி, கரும்பு, பருத்தி

முதலியன பயிராகின்றன. காப்பிக்கொட்டை ஏற்றுமதி விசேஷம்.

ஸான் மரீனே:—இன்றைய உலகிலுள்ள மிகப்பழைய குடியரசு இது. 38 ச. மைல் பரப்பும், 15,500 ஜனங்களு முடைய இது இதாலியின் கீழ்கரையருகில் மலைச்சரிவில் உள்ளது. கி. பி. 4-ம் நூற்றாண்டிலிருந்து பாப்பாண்டவர் ஆதிக்கத்தை எதிர்த்து, இதாலிய சர்க்கார்களால் இதன் சுதந்திரம் மதிக்கப்பட்டு, இன்றுவரை நீடித்துள்ளது. 60 பேர் கொண்ட கவுன்சிலில் இருவர் 6 மாதத்திற்கு ஒருமுறை மாறிமாறி ரீஜென்டுகளாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவர்.

ஒயின், பாலடைக்கட்டி, ஆலிவ் எண்ணெய், முதலியன உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

ஸிரியா: துருக்கிக்குத் தெற்கே, மத்யதரைக்கடலை யடுத்த அராபியக் குடியரசு. இதன் பரப்பு 55,700 ச. மைல். ஜனத்தொகை 20 லட்சம்—முக்கியமாக முஸ்லிம்கள். தலை நகர் டமாஸ்கஸ்.

சென்ற மார்ச் 30-ந்தேதியன்று ராணுவத்தலைவர் கர்னல் ஹுஸ்னி ஸேய்ம் என்பவர் தலைவர் ஷுக்ரி எல் கூடாலியையும் மந்திரிகளையும் கைதுசெய்து, ராணுவ ஆட்சிப்பிரகடனம் செய்தார். இவரே பிரதமராகப் புது சர்க்கார் அமைத்திருக்கிறார்.

4000 வருஷங்களாக ஒரு நகரமாக நீடித்து வந்திருக் கும் டமாஸ்கஸ் உலகிலேயே மிகப் பழைய நகரமென்று கருதப்படுகிறது. ஆன்டியோக் நகர் அருகில், யூப்ரடீஸ் நதிக்கரையில் சுமார் கி.பி. 2000 வருஷத்தில் செழித்த நகரங்களின் சின்னங்கள் சமீபத்தில் வெட்டியெடுக்கப்பட் டுள்ளன. 1918-க்குப் பின் துருக்கியிடமிருந்து பிடுங்கி பிரெஞ்சு மாண்டேட்டாக நியமித்த ஸிரியா 1944-ல் சுதந் திரக் குடியரசாயிற்று. அரபு லீகில் இதுவும் ஒரு மெம்பர்.

கோதுமை, பார்லி, புகையிலை, பருத்தி முதலியவை பயிராகின்றன. ஆடுமாடு வளர்த்து கம்பளித்தொழிலும், பட்டு உற்பத்தியும் உண்டு. எண்ணெய் ஊற்றுகள் தேடப் பட்டு வருகின்றன.

பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யம்

முதலில் வட அமெரிக்காவை (யு. எஸ்ஸை) இழந்து, இந்தியா, பர்மா, இலங்கை முதலியவை சமீபத்தில் சுதந்திர மடைந்தபின், பிரிட்டனின் 3-வது சாம்ராஜ்யமாகக் கருதப் படுவது அதன் ஆப்ரிக்க காலனிகளாகும். பிரிட்டிஷ் டொமினியன்களிலுள்ள சலுகை தவிர, பிரிட்டிஷார் ஏராளமாகக் குடியேறவும், பிரிட்டிஷ் தொழிற்சாலைகளுக்கு மூலப்பொருள்கள் பெறவும், இப்பிரதேசத்தை அபிவிருத்தி செய்வதில்தான் பிரிட்டன் இன்று முனைந்துள்ளது.

பிரிட்டிஷ் காலனிகளின் விவரம் வருமாறு:—

ஆப்ரிக்காவில்:—தென் ஆப்ரிக்காவிலுள்ள பாஸுடோலந்து (11,716 ச.மைல்), பெசுவானாலந்து (2,75,000 ச. மைல்) ஸ்வாஸிலந்து (6,705 ச.மைல்); கிழக்கு ஆப்ரிக்காவிலுள்ள கேனியா காலனியும் ஆதிபத்யப் பிரதேசமும் (2,24,960 ச.மைல்), நியாஸாலந்து (47,950 ச.மைல்), டாங்கனியீகா (3,62,688 ச.மைல்), யுகாந்தா (93,981 ச.மைல்), ஜான்ஸிபார் தீவும், ஆப்ரிக்க கடற்கரைப் பிரதேசமும் பிரிட்டிஷ் ஆதிபத்யப் பிரதேசங்கள் (ஜான்ஸி பாரின் பரப்பு 640 ச.மைல்); மத்ய ஆப்ரிக்காவிலுள்ள தேன் ரோடீஷியா (1,50,333 ச.மைல்), வட ரோடீஷியா (2,90,323 ச.மைல்); மேற்கு ஆப்ரிக்காவிலுள்ள ஸீரா லியோன் காலனியும், ஆதிபத்ய பிரதேசமும் (2500 ச.மைல்) காம்பியா (4,132 ச.மைல்) கோல்டு கோஸ்ட் காலனி (23,937 ச.மைல்), அஷாந்தி (24,379 ச. மைல்), இவற்றை யடுத்த ஆதிபத்யப் பிராந்தியங்கள் (30,486 ச.மைல்),

பிரிட்டிஷ் டோகோலந்து (13,041 ச.மைல்), நைஜீரியா (காமரூன்ஸ் உள்பட) 3,72,674 ச.மைல்; வடகிழக்கு ஆப்ரிக்காவில் உள்ள பிரிட்டிஷ் ஸோமாலிலந்து (68,000 ச.மைல்); ஸூடான் (9,67,500 ச.மைல்.)

இந்து சமுத்திரப் பிரதேசம்:—ஏடென் (75 ச.மைல்), இதைச்சுற்றியுள்ள பிரிட்டிஷ் ஆதிபத்யப் பிரதேசம் (1,12,000 ச.மைல்); மௌரிஷஸ் என்ற மோர்சுத்தீவு (805 ச.மைல்), ஸெஷல்ஸ் தீவுக் கோஷ்டி (157 ச.மைல்); மலேயா பெடரேஷன், சிங்கப்பூர், ஸரவாக், வடபோர்னியோ, புருனே முதலிய காலனிகள் (மொத்தம் 50,850 ச மலை.)

பசிபிக் பிராந்தியம்:—பிஜி தீவுகள் (7,083 ச.மைல்); கில்பர்ட், ஸாலமன், டோங்கா முதலிய பிரிட்டிஷ் மேற்கு பசிபிக் தீவுகள் (மொத்தம் 12,125 ச.மைல்); தென் பசிபிக்கில் நியூ ஹெப்ரிடீஸ்—பிரெஞ்சுக்காரருடன் கூட்டு ஆட்சி (5700 ச.மைல்); ஹாங்காங் தீவும், சீனப் பிரதேசமும் சேர்ந்த காலனி (391 ச.மைல்).

அட்லான்டிக் சமுத்திரப் பிரதேசம்:—பெர்முடா தீவுகள் (21 ச. மைல்); தென் அமெரிக்காவிலுள்ள பிரிட்டிஷ் கயானா (83,000 ச. மைல்); மத்ய அமெரிக்காவிலுள்ள பிரிட்டிஷ் ஹாண்டுராஸ் (8,867 ச. மைல்); மேற்கிந்தியத்தீவு கோஷ்டியில் பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கத்திலுள்ள பஹாமாஸ், பார்பதாஸ், ஜமேய்கா, டிரினிடாட் முதலிய தீவுகள் (12,300 ச. மைல்); தென் அட்லான்டிக்கிலுள்ள பாக்லந்து தீவு கோஷ்டி (4,618 ச. மைல்); தென் ஜார்ஜியா (1,450 ச. மைல்); அன்டார்க்டிக் கண்டத்தின் தீபகற்பமான கிரஹாம்ஸ்லந்து.

மத்யதரைக்கடலில் உள்ள ஸைப்ரஸ் தீவும் (3,572 ச. மைல்) மால்டா தீவும், ஜிப்ரால்டர் கோட்டையும் பிரிட்டிஷ் காலனிகளாகும்.

ஐக்ய நாடுகள்

•

சென்ற மகா யுத்தத்தின்போது நேசநாடுகளுக்கிடையே ஏற்பட்டிருந்த ஐக்ய பாவத்தை நிலைக்கச்செய்து, உலகில் என்றும் சமாதானம் நிலவுவதற்கான முறைகளை வகுப்பது பற்றி 50 நேசநாடுகள் ஸான் பிரான்ஸிஸ்கோவில் கூடிப் பேசி, 1945 ஜுன் 26-ல் ஐக்ய நாடுகள் சாஸனத்தில் (United Nation's Charter) கையெழுத்திட்டன. 1945 அக்டோபர் 24-ல், யு. எஸ்ஸில் காரியாலயத்துடன் ஐ.நா. ஸ்தாபனம் நிறுவப்பட்டது.

இதன் நோக்கத்தை எடுத்துரைக்கும் சாஸன வசனம் வருமாறு:

"நம் தலைமுறையில் இரு முறை உலக மக்களுக்குச் சொல்லொணாத் துயரை உண்டாக்கிய யுத்தக் கொடுமையிலிருந்து இனி வரும் தலைமுறைகளைக்காக்க உறுதிகொண்டு அடிப்படையான மானிட உரிமைகளிலும் தனி மனிதனின் பெருமையிலும், சிறிதும் பெரிதுமான எல்லா நாட்டு மக்களின்—ஆண், பெண்களின்—சம உரிமைகளிலும் நம்பிக்கையை ஊர்ஜிதம் செய்யவும்; உடன்படிக்கைகள், சர்வதேச சட்டங்கள் இவற்றிற்குட்பட்டு நடக்கவேண்டிய கடமையும், நியாயமும் நிலவுவதற்கான நிலைமையை உண்டாக்கவும்; சமூக முன்னேற்றம், வாழ்க்கைத்தர உயர்வு இவற்றிற்கு உதவவும்; இந்நோக்கங்கள் நிறைவேறுவதற்காக பிறரிடம் பொறுமை காட்டி அண்டை நாடுகளுடன் நேசமாக வாழவும்; பொதுநலத்திற்காகவன்றி ஆயுதபலப் பிரயோகம் நடவாதபடி தக்க தத்துவங்களையும் முறைகளையும் அனைவரும் கையாளச்செய்யவும்; எல்லா மக்களின் சமூகப் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு சர்வதேச ஸ்தாபனங்களை நிறுவிப் பயன்படுத்தவும்;

"இங்கு கூடியுள்ள நாங்கள், இந்நோக்கங்களை நிறைவேற்றுவதற்காகக் கூட்டு முயற்சி செய்யத் தீர்மானித்து, ஐக்ய நாடுகள் சாஸனத்திற்கு உடன்பட்டு, ஐக்ய நாடுகள் என்ற ஸ்தாபனத்தை அமைக்கிறோம்."

பின்வரும் 59 நாடுகள் ஐ.நா. வின் அங்கத்தினர் ஆகும்: அர்ஜென்டீனு, அரேபியா, ஆப்கனிஸ்தானம், ஆஸ்திரேலியா, இந்தியா, இராக், இரான், இஸ்ரேல், ஈக்வடார், உருகுவே, உக்ரேன், எகிப்து, எதியோபியா, எமென், ஐஸ்லந்து, கனடா, கியூபா, கிரீஸ், குவாடிமாலா, கொலம்பியா, கோஸ்டா ரிகா, சிலி, சீனு, செக்கோஸ்லோவேகியா, டாமினிகன் ரிபப்ளிக், டென்மார்க், துருக்கி, தென் ஆப்ரிக்கா, நார்வே, நிகராகுவா, நியூஜீலந்து, நெதர்லாந்து (ஹாலந்து), பர்மா, பராகுவே, பனுமா, பாகிஸ்தான், பிரான்ஸ், பிரிட்டன், பிரேஸில், பிலிபைன்ஸ், பெல்ஜியம், பெரு, பெலோ-ரஷ்யா, பொலிவியா, போலந்து, மெக்ஸிகோ, யு. எஸ்., யு. எஸ். எஸ். ஆர்., யூகோஸ்லேவியா, லக்ஸம்பர்க், லெபனுன், லைபீரியா, வெனிஸுலா, ஹண்டுராஸ், ஹெய்டி, ஸ்வீடன், ஸயாம், ஸால்வடார், ஸிரியா.

ஐ.நா. பொதுசபை, பாதுகாப்பு கவுன்சில், பொருளாதார சமூக கவுன்சில், தர்மகர்த்தா முறை கவுன்சில், சர்வ தேச கோர்ட், ஐ.நா. காரியாலயம், முதலியவை ஐ.நா. வின் பிரதான பகுதிகளாகும்.

ஐ.நா. பொதுக்காரியதரிசி, நார்வேக்காரரான டிரிக்வி லை என்பவர்.

ஐ.நா. போதுசபை

எல்லா ஐ.நா. மெம்பர்களும் தலா 5 பிரதிநிதிகளைப் பொது சபைக்கு அனுப்பும்; ஆனுல் ஒவ்வொரு ஓட்டுதான்.

தென் ஆப்ரிக்க சர்க்கார் இந்தியக்குடிகளைத் துன்புறுத்துவது பற்றியும், தென் மேற்கு ஆப்ரிக்க மாண்டேட்டைத் தன்னுடன் ஐக்யப்படுத்திக்கொள்வதுபற்றியும், ஐ.நா.

சபை செய்த சிபார்சைத் தென் ஆப்ரிக்க சர்க்கார் மதியாம லிருப்பது பற்றி இச்சபை வேறெதுவும் செய்ய வலுவற்ற தாக இருக்கிறது.

பாதுகாப்பு கவுன்சில்

உலக சமாதானத்திற்குப் பங்கம் விளையும் வகையில் எங்கும் சண்டை நடவாமல் தடுத்து, சச்சரவுகளைச் சமா தானமாகத் தீர்த்துவைக்கும் பொறுப்பு தற்காப்பு கவுன்சி லைச் சேர்ந்தது. இதில் ரஷ்யா, யு.எஸ்., பிரிட்டன், பிரான்ஸ், சீனு, இவ்வைந்து நிரந்தர மெம்பர்களும், 2 வருஷத்துக் கொருமுறை தேர்ந்தெடுக்கப்படும் 6 மெம்பர்களும் உண்டு. இப்போதுள்ள மெம்பர்கள் அர்ஜென்டினு, கனடா, கியூபா, எகிப்து, உக்ரேன், நார்வே.

முக்கியமான முடிவுகளில் 5 வல்லரசுகளும் ஆதரித் தால்தான் நிறைவேறும் என்ற முறையானது, சமாதானத் தை நிலைநாட்டுவதில் இவற்றின் ஒத்துழைப்பு இருக்க வேண்டுமென்பதற்காகச் செய்யப்பட்டது. ஆனால், ரஷ்யாவுக்கும் இதர வல்லரசுகளுக்கு மிடையே வலுத்து வரும் போட்டியாலும் விரோதத்தாலும் இந்த "நிராகரிப்பு ஓட்டானது" (Veto Right) அடிக்கடி உபயோகிக்கப்பட்டு, இக்கவுன்சிலைப் பயனற்றதாகச் செய்துவிடுகிறது. இவ் வுரிமையைத் தவிர்க்கமுடியாத சமயங்களில், வெகு சொல் பமாகவே பிரயோகிக்கவேண்டும் என்று ஐ.நா. பொது சபையின் தீர்மானமொன்று (14-4-49-ல்) பாதுகாப்பு கவுன்சிலுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

ஐந்து வல்லரசுகளின் பிரதிநிதிகள் சேர்ந்த நிரந்தர ராணுவக்கமிட்டியானது ஒரு முடிவுக்கும் வர முடியவில்லை. ஆயுதப் பரிகரணம் சம்பந்தமாக, கவுன்சிலின் எல்லா மெம் பர்களின் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட கமிஷன் உண்டு. ஒற்று மையின்மையால் இது 26-7-48-ல் தன் வேலையை நிறுத்திக்

கொண்டது. அணுகுண்டு உற்பத்தியை சர்வதேசக் கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்படுத்துவதற்காக நியமிக்கப்பட்ட கமிஷனனது, 2 வருஷம் வேலைசெய்தபின், அடிப்படையான பிரச்னைகளில் வல்லரசுகளுக்கிடையே உடன்பாடு ஏற்படும் வரை தன் வேலையை 'சஸ்பெண்டு' செய்து வைத்துள்ளது.

பாதுகாப்பு கவுன்சில் இதுவரை எடுத்துக்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகள் எதிலும் அதிக வெற்றி ஏற்படவில்லை. கிரீஸில், அண்டை நாடுகளின் உதவியுடன் கம்யூனிஸ்டுகள் கலகம் செய்து நடந்துவரும் சண்டை இன்னும் நிற்கவில்லை. இந்தோனீஷியா சம்பந்தமாக, ஐ.நா. தீர்மானத்தை லட்சியம் செய்யாமல் டச்சுக்காரர் நடந்துகொண்டு, சிறிது சிறிதாகக் குடியரசு சர்க்காரின் பலமும், பிரதேசமும் குன்றச் செய்து வருகின்றனர்.

காஷ்மீர் சம்பந்தமாக மட்டும், முக்கியமாக இந்தியா, பாகிஸ்தான் சர்க்கார்களின் உடன்பாட்டினல், ஐ.நா. கமிஷன் ஓரளவு வெற்றி பெற்று வருவதாகச் சொல்லலாம்.

பாதுகாப்பு கவுன்சில் பொதுவாகப் பயனற்றதாகி வருவதையடுத்து, ரஷ்யாவும் அதன் சகாக்களும் ஒரு புறமும், அமெரிக்காவை அண்டிவாழும் ஜனநாயக நாடுகள் ஒரு புறமுமாக வல்லரசுக் கோஷ்டிகள் தனித்தனியே தற்காப்பு உடன்படிக்கைகள் செய்து வருகின்றன. பிரதேச வாரியாக (அட்லாண்டிக் ஒப்பந்தம்போல்) பல உடன்படிக்கைகளைச் செய்து கொள்ள முயற்சி நடந்துவருகிறது.

பொருளாதார சமூகக் கவுன்சில்

அரசியல் துறையில் அதிக வெற்றி கிடைக்காவிடினும் பொருளாதாரக் கூட்டுறவில் ஐ.நா. சபை ஓரளவு வெற்றியுடன் வேலைசெய்து வருவதாகக் கூறலாம். சர்வதேசப் பொருளாதார, சமூக, கலாசார, கல்வி விஷயங்களில் ஐ.நா.

வின் வேலையைக் கவனித்துக்கொள்ள பொருளாதார சமூகக் கவுன்சில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இக்கவுன்சில் பல கமிஷன்களையும், சப்-கமிஷன்களையும் நியமித்துள்ளது. இவற்றின் சுருக்கம் வருமாறு :—

ஐரோப்பிய பொருளாதாரக் கமிஷனின் வேலையானது வல்லரசுப் போட்டியால் தடைப்பட்டு, மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குத் தனியே புனருத்தாரண வேலைக்கு மார்ஷல் திட்டம் என்ற அமெரிக்க உதவித்திட்டம் அமுல் நடந்து வருகிறது.

ஆசியப் பொருளாதாரக் கமிஷன் (ECAFE) முதலில் பிலிபைன்ஸில் கூடி, 1948-ல் உதகையில் மூன்றுவது மகாநாடு நடந்தது. ஆசிய நாடுகளின் பொருளாதார அபிவிருத்திக்கு திட்டம் வகுக்கப்பட்டு வருகிறது. இவ் வேலையில் அமெரிக்க நிதியுதவி பெறுவது சம்பந்தமாக, இப்பிராந்தியத்தில் அமைதி நிலவ வேண்டுமென்றும், வெளிநாட்டு முதலீட்டுக்குத்தக்க உறுதி மொழியளிக்க வேண்டுமென்றும் கோரப்படுகிறது. இதன் நிர்வாகக் காரிய தரிசி டாக்டர் பி. எஸ். லோகநாதன்.

ஜீவாதார உரிமை கமிஷனுனது பத்திரிகை சுதந்திரம், மைனுரிட்டிகள் பாதுகாப்பு, இவற்றிற்கு சப்கமிஷன்களை நியமித்து, மைனுரிட்டிகளை ஒழிப்பதைத் தடுக்கும் கன் வென்ஷனும், மானிடர் உரிமைகள் பற்றிய சாஸனமும், 1948 டிசம்பரில் நிறைவேறியுள்ளன. மாதர் அந்தஸ்து நிர்ணயம் பற்றியும் தனி கமிஷன் உள்ளது.

தர்மகர்த்தா கவுன்சில்

பழைய சர்வதேச சங்கத்தின் கீழ் மாண்டேட் நாடுகளாயிருந்து, சுதந்திர மடையாத காலனிகளில் வல்லரசுகளின் ஆட்சியை மேற்பார்வையிடுவதற்காக தர்மகர்த்தா கவுன்சில் அமைக்கப்பட்டது. மற்றெல்லா நாடுகளும் இம் முறைக்கு ஒப்புக்கொண்டனவாயினும், தென் ஆப்ரிக்க சர்க்கார் மட்டும் அதன்கீழ் மாண்டேட் நாடாயிருந்த தென் மேற்கு ஆப்ரிக்காவை (பழைய ஜெர்மன் காலனியை)

தர்மகர்த்தா ஆட்சி முறைக்குக் கொண்டுவர மறுத்துத் தன்னுடன் இணைத்துக்கொண்டுவிட்டது இதர தர்மகர்த்தா நாடுகளும், ஐ.நா. வுக்கு அவ்வப்போது தம் நிர்வாகத்தைப்பற்றி ரிபோர்ட் சமர்ப்பித்தாலும், அதிகத் தலையீட்டை எதிர்த்து வருகின்றன.

சர்வதேச கோர்ட்

ஐ.நா. வின் பிரதான நீதிசபையான இது ஹாலந்து தலைநகரான ஹேக்கில் உள்ளது. இதன் 15 நீதிபதிகள் ஐ.நா. சபையாலும், பாதுகாப்பு கவுன்சிலாலும் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றனர். இதன் தீர்ப்புக்கு ஒரு நாடு உட்பட மறுத்தால், எதிர்க்கட்சி நாடானது தற்காப்பு கவுன்சிலில் தன் கட்சியை சமர்ப்பிக்கலாம்.

இந்தக் கோர்ட்டின் முன் வந்த முதல் கேஸ் கார்பு சால்வாய் தகராறாகும். அல்பேனியாவை அடுத்த இக்கால்வாயில் 1946-ல் பிரிட்டிஷ் நாசகாரிகள் பிரவேசித்தபோது கடற்கண்ணிகளால் மூழ்கடிக்கப்பட்டது சம்பந்தமாக, இருநாடுகளையும் குறை கூறிக் கண்டித்து, பிரிட்டிஷார் நஷ்ட ஈடு கோருவதை ஆதரித்து, 9-4-49-ல் தீர்ப்பளிக்கப்பட்டது.

இக்கோர்ட்டின் பிரஸிடென்ட் ஜூல்ஸ் பாஸ்டேவான்ட்.

சர்வதேச சட்டதிட்டங்களைத் தொகுப்பதற்காக நியமிக்கப்பட்டுள்ள கமிஷனில் இந்தியாவும் இடம் பெற்றிருக்கிறது.

கல்வி, கலாசார ஸ்தாபனம்

சர்வதேச சமாதானம், நல்லுறவு ஓங்க, கல்வி, பிரசார வசதிகளைப்பெருக்கி, பேதங்களை ஒழித்து உலக ஒற்றுமைக்கு வழிகாண ஐ.நா. கல்வி, விஞ்ஞான, கலாசார ஸ்தாபனம் (Unesco) அமைக்கப்பட்டது. இதன் காரியாலயம் பாரிஸிலுள்ளது. இந்தியாவுள்பட 40 தேசங்களைக்கொண்ட இதன் முதல் மகாநாடு பாரிஸில் 1946 நவம்பரில் நடந்தது.

இக்கவுன்ஸிலுடன் ஒத்துழைக்க இந்திய தேசியக்கமிஷன் 9-4-49-ல் அமைக்கப்பட்டு, உலக சமாதானத்துக்கு காந்திய முறையில் ஒருதிட்டம் வகுத்து, அடுத்த "யுனெஸ்கோ" மகாநாட்டில் சமர்ப்பிக்க முடிவாயிற்று.

உணவு, விவசாய சங்கம்

உலகமக்களின் உணவுபுஷ்டி, வாழ்க்கைத்தரம் இவை உயரவும், உற்பத்தி, விநியோக முறைகளை விருத்தி செய்யவும், இதில் சேர்ந்த நாடுகளுக்கு உதவிபுரிய இந்த ஸ்தாபனம் 1945 அக்டோபரில் ஏற்பட்டது. இதன் காரியாலயம் வாஷிங்டனிலுள்ளது. 57 மெம்பர்களைக்கொண்ட இச்சங்கத்தின் நிர்வாக கமிட்டிக்கு இந்தியா உள்பட 15 நாடுகள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன. நாரிஸ் டாட் இதன் தலைவர்.

அதிக உற்பத்தியுள்ள நாடுகளிலிருந்து, பற்றாக்குறை பிரதேசங்களுக்கு தானியத்தை பங்கிடுவதற்காக 1947-ல் அவசரகால உணவு உதவிக் கவுன்ஸில் அமைக்கப்பட்டது. இதன் கீழ் அரிசி விநியோகக் கமிஷன் ஒன்றுமுண்டு. இக்கவுன்ஸில் திட்டப்படி இந்தியாவுக்கு உணவுப் பொருள் கிடைக்கிறது. உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத் திட்டங்களுக்கும் நிபுணர்களை அனுப்பி உதவுகிறது.

சர்வதேச வர்த்தக ஸ்தாபனம்

உலகவர்த்தகம் பெருகவும், வர்த்தகத் தடைகளை அகற்றவும், சர்வதேச வர்த்தக சாஸனம் வகுத்து சங்கம் அமைக்க 1946-ல் தீர்மானித்து, 28-3-48-ல் ஹவானா மகாநாட்டில் சாஸனம் கையெழுத்தாயிற்று. அபிவிருத்தி ஆகாத நாடுகளில் சுதேசித் தொழிலுக்கு ஓரளவுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்க அனுமதியுண்டு. இதில் இந்தியா உள்பட 53 நாடுகள் கையெழுத்திட்டுள்ளன. ஆனால் இன்னும் இதை பலதேச சர்க்கார்கள் ஊர்ஜிதம் செய்து, ஸ்தாபனம் ஏற்படவில்லை.

சர்வதேச தொழில் ஸ்தாபனம்

தொழிலாளருக்கு நியாயமான வசதிகள் ஏற்படுத்த 1919-ல் சர்வதேச சங்கத்தைச் சார்ந்த தனி ஸ்தாபனமாக ஏற்பட்டது. 1948-ல் இதன் அமைப்புத் திட்டம் திருத்தப் பட்டு, ஐ.நா. வுடன் ஒத்துழைக்கும் ஸ்தாபனமாயிற்று. இதில் 59 மெம்பர்கள். ஜினிவாவில் இதன் காரியாலயம். வேலைநேரம், வசதிகள் பற்றிய திட்டங்களை இந்தியா வெகு தூரம் நிறைவேற்றியுள்ளது. ஐ. எல். ஓ. என்ற இந்த ஸ்தாபனத்தின் தலைவர் டேவிட் ஏ. மார்ஸ்.

உலக சுகாதார ஸ்தாபனம்

மனித வர்க்கத்தின் சுகாதாரத்தை வளர்க்கவும், தொத்து நோய்களை அகற்றவும், 7-4-48-ல் இது அமைக்கப் பட்டது. காரியாலயம் நியூயார்க். 42 மெம்பர்களிருந்த இதிலிருந்து ரஷ்யாவும், அதன் சகாக்களும் விலகி வருகின்றன. இந்தியாவில் முக்கியமாக மலேரியா பிர தேசங்களில் நிவாரண, நிலச்சீர்திருத்த வேலையிலும், க்ஷயரோக நிவாரணத்திற்காக பி.ஸி.ஜி. ஊசிகுத்தவும் இந்த ஸ்தாபனம் உதவுகிறது.

இதர ஐ.நா. வேலைகள்

சர்வதேச அகதிகள் ஸ்தாபனம்:—சென்ற யுத்தம் முடிந்தபின், ஐரோப்பாவில் நாஜி ஆட்சியின் கீழ் துன்புற்று வீடுவாசல் இழந்திருந்த அகதிகளுக்கு நிவாரணமளிக்க 'உன்ரா' (UNRRA) என்ற ஸ்தாபனம் அமைக்கப்பட்டது. பிறகு அகதிகள் குடியேற்றத்துக்கு ஏற்பாடு செய்ய ஐ.ஆர்.ஓ. (IRO) என்ற புதுஸ்தாபனம் ஏற்பட்டு, 1-7-47-ல் 'உன்ரா' விடமிருந்து வேலையை மேற்கொண்டது.

யுத்தக் குற்ற விசாரணைக் கமிஷன்:—சென்ற யுத்தத்தில் நாஜிகளும், ஜப்பானியாரும் நேச நாட்டினருக்கு இழைத்த கொடுமைகள், ஆக்ரமிப்புக் குற்றம் முதலியவைகளை விசா

ரித்துத் தண்டிக்க 20-10-43-ல் இக்கமிஷன் ஏற்பட்டது. இதில் இந்தியா உள்பட 17 மெம்பர்கள். 4 வருஷ வேலைக்குப்பின், 31-3-48-ல் இது கலைக்கப்பட்டது. முக்கியமாக ஹிட்லர் சகாக்களேயும், டோஜோ முதலிய ஜப்பானியத்தலைவர்களேயும் தண்டித்ததைத்தவிர, சுமார் 6,000 பேர்மீது வழக்குத்தொடர்ந்து, அதில் 5,000 பேர் மீது தண்டனை விதிக்கப்பட்டது.

உலக விமானப்போக்கு வரத்து ஸ்தாபனம்:—உலக விமான சர்வீஸ்கள் பத்திரமாகவும், ஒழுங்காகவும் அபிவிருத்தியடைய வழிசெய்வதற்காக 4-4-47-ல் 'கன்வென்ஷன்' கையெழுத்திடப்பட்டு இந்த ஸ்தாபனம் பிறந்தது. மாண்ட்ரீலில் காரியாலயம். 50 மெம்பர்களைக்கொண்ட அசெம்பிளியும், இந்தியா உள்பட 21 மெம்பர்களைக்கொண்ட நிர்வாகக்கமிட்டியும் உண்டு.

சர்வதேச தபால் யூனியன்:—தபால் போக்கு வரத்து சம்பந்தமாக பலநாடுகளுக்குக்கிடையே குழப்பமும், வீண் செலவும் ஏற்படுவதைத்தடுக்க 1874-ல் பெர்னேயில் அமைக்கப்பட்டது. 1947-ல் ஒரு உடன்படிக்கையின்படி ஐ. நா. வுடன் உறவு வைத்துக்கொண்டது. இதே போல தந்தி, டெலிபோன், ரேடியோ சம்பந்தமான ஸ்தாபனமும் இருக்கிறது.

குழந்தைகள் நிவாரண நிதி:—சர்வ தேச குழந்தைகள் நிவாரண நிதி ஸ்தாபனமொன்று (ICEF) 11-12-46-ல் ஐ.நா. அசெம்பிளியால் அமைக்கப்பட்டு, ஒரு நிர்வாக டைரக்டரின் கீழ் நடந்துவருகிறது. 1948-ல் அறிவிக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி 37,15,000 குழந்தைகளுக்கு நிவாரணமளிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டது. இது தவிர ஒவ்வொரு நாட்டிலும் தனித்தனி கமிட்டிகள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளன.

7.5 லட்சம் டாலர் செலவில் இந்தியக் குழந்தைகளுக்கு நிவாரணமளிப்பதற்கு இந்திய சர்க்கார் சமர்ப்பித்த திட்ட

மொன்று அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் 5 லட்சம் டாலர் தொகை பாலுக்கும், அகதிக் குழந்தைகள் உணவிற்கும், சிசு பரிபாலன ஸ்தாபனங்களிலுள்ள குழந்தைகளுக்கு உதவவும் செலவழிக்கப்படும்.

ஐ.நா. பட்ஜெட்

ஐ.நா. ஸ்தாபனத்தின் பல அலுவல்களுக்கும், காரியாலயத்திற்கும் ஆகும் செலவுக்கு 1949-ல் 386,92,578 டாலருக்கு பட்ஜெட் போடப்பட்டுள்ளது.

1948-ல் 348,25,195 டாலர் பின்வருமாறு செலவிடப்பட்டது:

ஐ.நா. அஸெம்பிளிக்கூட்டங்கள்—29,00,596; விசேஷ மகாநாடுகள், 11,54,758; காரியாலயம்—247,82,146; பொது சேவைகள்—23,03,298; மூலதனச் செலவுகள்—7,43,200; பொருளாதார கமிஷன்கள் முதலியன—22,50,186; சர்வதேச கோர்ட்டு—6,91,011.

மேற்கண்ட தொகை தவிர, 1948-க்கு உபரி மான்யமாக 44,60,541 டாலர் இவ்வருஷம் அங்கீகரிக்கப்பட்டது.

சென்ற வருஷ பட்ஜெட்டில் முக்கியமாக இந்தியாவும் இதர சில நாடுகளும் கொடுக்கும் மான்ய சத விகிதம் வருமாறு: இந்தியாவும் பாகிஸ்தானும்—3.95; பிரிட்டன்—11.48; யு.எஸ்—39.89.

ஐ.நா. செலவுக்கு இந்தியா 1949-ல் ரூ. 44,81,000 கொடுக்கவேண்டும். 1948-க்கு ரூ. 37,31,000. இது தவிர பாகிஸ்தானுக்காக கொடுத்த ரூ. 8,04,000 பாகிஸ்தானிடமிருந்து திரும்பிப் பெறப்படும்.

இது தவிர ஐ.நா. வின் கைச் செலவு நிதிக்கு 1946-ல் இந்தியா கொடுத்த முன்பணம் ரூ. 26,15,000. இது நிரந்தர அட்வான்ஸாகக் கணக்கிடப்படும்.

இப்போது ஐ. நா. காரியாலயத்தில் 19 இந்தியர் வேலை பார்க்கின்றனர். இனி நியமிக்கும் ஸ்தானங்களுக்கு அதிக இந்தியரை எடுத்துக்கொள்ள ஐ. நா. காரியாலயம் ஒப்புக் கொண்டுள்ளது.

சர்வதேச செலவாணி பண்டு

உலக வியாபார சுபிட்சத்திற்காக, நாடுகளுக்கிடையே நாணயச் செலவாணித் தடைகளை அகற்றவும், மெம்பர் நாடுகளின் நாணய மாற்று விகிதங்களை ஒரு ஒழுங்குக்குக் கொண்டு வரவும், மெம்பர்களின் வியாபாரத்திற்குத் தேவையான நாணயமாற்று வசதிகளைச்செய்து தருவதற்காகவும், இந்த ஸ்தாபனம் (IMF) 1944 ஜூலையில் பிரெட்டன் உட்ஸ் என்ற இடத்தில் நடந்த மகாநாட்டில் நிறுவப்பட்டது. இதன் மூலதனம் 880 கோடி டாலர் என்று முதலில் திட்டமிடப்பட்டு, மெம்பர் நாடுகள் இதில் பங்கு போட ஏற்பாடாயிற்று.

இந்த பண்டில் இந்தியாவின் பங்கு 40 கோடி டாலர். இதில் கால் பாகம் எந்த ஒரு வருஷத்திலும் நாணய மாற்றுக்குப் பயன் படுத்திக்கொள்ள உரிமையுண்டு. இந்தியா நேரில் டாலர் நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யும் சரக்குகளுக்காகக் கிடைக்கும் டாலர்களும், பிரிட்டிஷ் ஸ்டர்லிங் கடன் ஒப்பந்தப்படி கிடைக்கும் டாலர் வசதியும், அமெரிக்காவிலிருந்து வேண்டிய சரக்குகளை (முக்கியமாக உணவுப்பொருள்) வாங்கப்போதாமல் இந்த பண்டிலிருந்து டாலர் வசதிகளைப் பெறுவதே இந்தியா அடையும் பலன். இவ்வகையில் 1948-49-ல் இந்தியா வாங்கக்கூடிய 10 கோடி டாலரில் 20,000 டாலரைத்தவிர மற்றெல்லாவற்றையும் சென்ற மார்ச் மாதத்திற்குள் 7 தடவைகளில் வாங்கித் தீர்த்துவிட்டது. மீண்டும் இவ்வருஷத்தில் உதவி தருவது சம்பந்தமாகவும், இந்தியா எவ்வகைகளில் டாலர் சம்பாதிக்கலாமென்று யோசனை கூறவும், சமீபத்தில் இதன் நிபுணர் இங்கு வந்து சென்றார். இந்த பண்டின் தலைவர் காமில் கட்.

சர்வதேச பாங்கி

மேற்கண்ட பண்டுடன், பொருளாதாரப் புனருத்தாரணம், தொழில் வளர்ச்சி, இவற்றிற்கு மூலதன உதவியளிப்பதற்காக சர்வதேச பாங்கி நிறுவப்பட்டது. தானே நேரில் இந்த பாங்கி மூலதனமளிக்கவும், மெம்பர் நாடுகளில் வாங்கும் முதலீட்டுக் கடனுக்கு உத்தரவாதமளிக்கவும், பங்கெடுத்துக் கொள்ளவும், இடமுண்டு. இதன் மூலதனத் தொகையான 1,000 கோடி டாலர் மெம்பர் நாடுகளிடமிருந்து பெறப்படும். 1948 ஜூன் 30 வரையில் இந்த பாங்கி 47 கோடி டாலர் கடனுகக் கொடுத்துள்ளது. இன்னும் 4.3 கோடி டாலர் கடன்தர ஒப்புக்கொண்டுள்ளது.

இந்தியாவில் விவசாய அபிவிருத்திக்கும், ரயில் பாதைகள் போடவும் கடன் உதவி கோரியதின் பேரில், இதன் நிபுணர்கள் இங்கு வந்து சுற்றிப்பார்த்து, எந்தெந்த திட்டங்களை அங்கீகரிக்கலாமென்பது பற்றியும், வெளிநாட்டுத் தனி நபர்களிடமிருந்து முதலீட்டு உதவி பெறுவதற்கான நிலைமையை ஏற்படுத்துவது பற்றியும் யோசனை கூறித் திரும்பியுள்ளனர். இந்த பாங்கியின் தலைவர் ஜான் மக்ளாய்.

பிரதேசவாரி ஒப்பந்தங்கள்

பொதுவாக உலக சமாதானத்தை நிலைநாட்டுவதில் பாதுகாப்புக் கவுன்சில் பெரும்பாலும் பலனற்றதாகி, ஐ.நா. வுக்குள்ளேயே தனித்தனி கோஷ்டிகள் பிரிந்து விட்டதை யடுத்து, தற்காப்புக்காகத் தனித்தனியே பிரதேசவாரியாக உடன்படிக்கைகள் ஏற்பட்டு வருகின்றன. யுத்த காலத்தில் ரஷ்யா—மேல் நாடுகளிடையே நிலவிய நல்லுறவு சிறிது சிறிதாகக் குறைந்து, ஐ.நா. ஸ்தாபனங்களிலும் வெளியிலும் ரஷ்யாவும் அதன் கம்யூனிஸ்டு சகாக்களும் தனிப்பாதையில் செல்ல ஆரம்பித்தன. தவிர கம்யூனிஸ்டுக்

கட்சிகள் ஐரோப்பாவில் பலம்பெற்று வந்ததும், கிழக்கு ஐரோப்பாவில் பல நாடுகளில் கம்யூனிஸ்டுகள் புரட்சிசெய்து ரஷ்ய ஆதரவில் சர்க்கார்கள் அமைத்து வந்ததும், அங்கிருந்த ஜனநாயகக்கட்சி சர்க்கார்களைக் கவிழ்த்தும் வந்த முறை யானது, அமெரிக்கா, பிரிட்டன், மேற்கு ஐரோப்பிய நாடு கள், இவற்றிடையே கிலியுண்டாக்கியது. கிரீஸிலும், இரானிலும் கம்யூனிஸ்டுகளின் கலகத்தை அடக்க ஐ.நா. பயன்படாமல், அமெரிக்கக் கடனும் தளவாடங்களுமே ஓரளவு அந்தந்த சர்க்கார்களை நிலைநாட்டியது. இதெல்லாம் பொதுவுடைமைக் கொள்கைகொண்ட தன்னைத்தாக்குவதற் காக எடுக்கப்படும் முஸ்தீபு என்று ரஷ்யா குறைகூறித் தன் செல்வாக்கிலுள்ள பிரதேசங்களில் தன் பிடியைப்பலப்படுத் திக்கொண்டது (உதா. செக்கோஸ்லோவேகியா, பின்லந்து). இதையெல்லாம் கண்ட மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகள்—பிரிட் டன், பிரான்ஸ், பெல்ஜியம், ஹாலந்து, லக்ஸம்பர்க்—மேற்கு ஐரோப்பிய யூனியன் (17—3—'48-ல்) அமைத்துத் தற் காப்புக்கு ஏற்பாடு செய்துகொண்டன. யு.எஸ். உதவியின்றி இது பயன்படாதாகையால், அட்லாண்டிக் உடன்படிக்கை ஏற்பட்டது.

அட்லாண்டிக் ஒப்பந்தம்

யு.எஸ்., கனடா, பிரிட்டன், பிரான்ஸ், போர்ச்சுகல், இதாலி, ஹாலந்து, பெல்ஜியம், டென்மார்க், நார்வே, லக்ஸம் பர்க், ஐஸ்லந்து என்ற 12 நாடுகள் 4-4-49-ல் வாஷிங்டனில் கையெழுத்திட்ட இவ்வுடன்படிக்கையின்படி, எந்த ஒரு மெம்பர் நாட்டின் சுதந்திரத்திற்கு ஆபத்து ஏற்பட்டாலும் எல்லா மெம்பர்களும் அதைக் காக்கக் கூட்டு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளும். மெம்பர்களிடையே பொருளா தாரத்தகராறுகள் ஏற்படாமலும் பார்த்துக்கொள்ளப்படும். பிறநாடுகளின் பாதுகாப்பிற்காகத் தான் போரிடுமென்று யு.எஸ். முன் கூட்டியே உத்தரவாதமளித்திருப்பது இதுவே முதல் தடவையாகும். ஒரு நிரந்தரக் கவுன்சிலும், தற்காப்பு கவுன்சிலும் அமைக்கப்படும். இந்நாடுகளுக்கு ஆயுத

தளவாட உதவியளிக்க முதல் வருஷத்திற்கு 140 கோடி டாலர் செலவில் யு.எஸ். திட்டம் போட்டுள்ளது.

•

முதலில் 10 வருஷத்திற்கு அமுலிலிருக்கும் இவ்வொப்பந்தமானது, மறுபடியும் 10 வருஷத்திற்கு நீடிக்கப்படும். நேரிடையாக சோவியத் ஆக்ரமிப்பையோ, கம்யூனிஸ்டுப் புரட்சி முயற்சிகளையோ குறிப்பிடாவிட்டாலும், ரஷ்ய விஸ்தரிப்பைத் தடுப்பதில் இது வெகுதூரம் செல்லுவதாகக் கருதப்படுகிறது.

இதில் சேர்ந்துள்ள 12 ஜனநாயக நாடுகள் இப்போது ஆக்ரமிப்பு பயமின்றிப் புனருத்தாரண வேலையில் (மார்ஷல் திட்டப்படி) முன்னேறலாம். இவற்றின் கூட்டு ஜனத்தொகையான 33,24,39,000, ரஷ்ய கோஷ்டியின் 27,47,39,000-ஐ விட 15 சதவிகிதம் அதிமாகும். ராணுவ ஆள் பலத்தில் ஏறக்குறைய சமமாகவும், கடற்படையில் ரஷ்யாவைவிட அதிகமும், விமான பலத்தில் சமமாகவும் இருக்கும். ஆனால் தளவாட உற்பத்தி வசதியில் (எஃகு, நிலக்கரி, பெட்ரோல், கப்பல் வசதி, இவற்றில்) இந்நாடுகளின் பலம் அதிகம்.

ஆசிய ஒத்துழைப்பு

அமெரிக்க நாடுகள் எவற்றிலும் பிறநாடுகள் தலையிடுவதை யு.எஸ். அனுமதிக்காது என்ற "மன்ரோ கொள்கை"யைப் போல், ஆசியாவிலும் ஐரோப்பிய ஆட்சி ஒழிந்துவிட்டு சுயாட்சி ஏற்பட வேண்டும் என்பது பற்றி, சுதந்திர இந்தியா பண்டித நேருவின் தலைமையில் முயன்று வருகிறது.

முதலில் ஆசியக் கூட்டுறவு மகாநாடு ஒன்று 1947 மார்ச்சில் டில்லியில் நடத்தப்பட்டது. இதில் துருக்கி, எகிப்து, இதர அரபு நாடுகள், மத்ய ஆசிய சோவியத் குடியரசுகள் முதலியவை கலந்துக் கொண்டன.

பின்பு பொருளாதாரத் துறையில் கிழக்கு ஆசிய நாடுகள், அரசியல் ஆதிக்கமின்றி ஐ.நா. உதவிகொண்டும், மேல்நாட்டு முதலீடு பெற்றும் தொழிலபிவிருத்தி செய்வதற்காக, ஐ.நா. கீழ்த்திசை கமிஷன் (ECAFE) மூலம் திட்டம் வகுப்பதில் இந்தியா முனைந்துள்ளது. இப்பிராந்தியத்தில் ஆதிக்கமுள்ள யு.எஸ்., பிரிட்டன், பிரான்ஸ், ஹாலந்து முதலியவை இக் கமிஷனில் இருப்பதைத் தவிர, சுதந்திரம் கோரிப் போரிட்டு வரும் இந்தோனீஷியாவுக்கும் இதில் தனிப்பிரதிநிதித்வம் அளிக்கப்பட வேண்டுமென்ற இந்தியாவின் முயற்சி வெற்றியடைந்துள்ளது. கீழ்த்திசையிலுள்ள ஆஸ்திரேலியா, நியூஜீலந்து போன்ற ஆசியாவைச் சேராத நாடுகளும் இதில் மெம்பர்கள்.

அரசியல்துறையில், ஆங்கிலோ-அமெரிக்க, சோவியத் கோஷ்டிகளிடையே ஐ.நா.வில் ஏற்படும் கட்சி வாதங்களில் இந்தியா நடுநிலைமை வகித்து, நியாயமான கட்சிக்கு ஓட்டுப் போடும் முறையானது வரவர அயல் நாட்டினரால் பாராட்டப்பட்டு வருவதுடன், அநேக பிரச்னைகளில் அரபு நாடுகள், சீனா, இந்தியா எல்லாம் சேர்ந்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுவதும் சகஜமாகி வருகிறது. ஐரோப்பிய அரசியல் போட்டிகளே பிரதானமென்று, ஆசியாவைப் புறக்கணித்து இரண்டாம் பட்சமாகக் கருதுவது கூடாதென்று இந்தியா உலகை எச்சரித்து வருகிறது. ஐரோப்பிய வல்லரசுகளின் போட்டியால் யுத்தமேற்பட்டாலும், இந்தியாவும் ஆசிய நாடுகளும் பாதிக்கப்படலாகாது என்பதே நேருவின் கொள்கை.

இவ்வகையில் ஆசிய ஐக்யத்திற்கு ஒருபக்கம் அடிகோலி வருகையில், இந்தோனீஷியா சம்பந்தமாக ஐ.நா. வையும் அலட்சியம் செய்து டச்சுக்காரர் நடந்து கொள்வதைக் கண்டிப்பதற்காக, டில்லியில் 1949 ஜனவரியில் மகாநாடு கூட்டி, இப்பிரச்னையைத் தீர்க்க திட்டம்போட்டு, ஐ.நா. வுக்கு யோசனை கூறப்பட்டது. இம்மகாநாட்டில், இப்

பிரச்னையில் அக்கரையுள்ள ஆஸ்திரேலியா, நியூஜீலந்து இரண்டும் சேர்ந்துகொண்டதுடன், தென்கிழக்கு ஆசியப் பிராந்தியத்தில் நேரான சம்பந்தமில்லாத ரஷ்யா அழைக்கப் படவில்லை.

இவ்விதமாக நேருவின் முயற்சியானது ஆசிய ஐக்யத்தில் முடியுமா, அல்லது தென் கிழக்கு ஆசியப் பிராந்தியக் கூட்டுறவு ஏற்பாட்டில் முடியுமா என்பது இன்னும் தெளிவுபடவில்லை. இந்தோனீஷியா மகாநாட்டில் துருக்கியும் கலந்துகொள்ளவில்லை.

வருங்காலக் கூட்டுறவுக்கு நிரந்தர மந்திராலோசனை சபை அமைப்பதுபற்றி, மேலும் இந்நாடுகளுக்கிடையே பேச்சு வார்த்தை நடத்துவதென்று, இம்மகாநாட்டில் முடிவு செய்யப்பட்டது.

அரபு லீக்

அரபு நாடுகளின் கலாசார, பொருளாதார, அரசியல் நலன்களைப் பாதுகாத்து அபிவிருத்தி செய்வதற்காக 1945 மார்ச் 22 தேதி யன்று கெய்ரோவில் ஒரு உடன்படிக்கை கையெழுத்தாகி, அரபு லீக் ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. எகிப்து, இராக், டிரான்ஸ்ஜார்ட்ன், ஸவுதி அரேபியா, ஸிரியா, லெபெனன், ஏமென் இவை இதன் மெம்பர்கள். இதன் காரியாலயம் கெய்ரோவில். காரியதரிசி—ஜெனரல் அப்துர் ரஹிமான் அஸாம் பாஷா.

இதன் மெம்பர்நாடுகளைத்தவிர, இதர அரபு நாடுகளான மஸ்காட்-ஓமான், அல்ஜீரியா, லிபியா, மொராகோ, டுனீஷியா, முதலிய எல்லாம் சேர்ந்து உலகில் மொத்த அராபியர் தொகை சுமார் 4,54,90,000. அரபு நாடுகளின் பரப்பு 29,22,550 ச.மைல். பாலைவனங்களும், வரண்ட பிராந்தியங்களும் நிரம்பிய அரபு நாடுகளில் பெரும்பாலும் யந்திரத் தொழிலபிவிருத்தியில்லை. பெரும்பகுதியில் அன்னிய ஆதிக்கம் நீடிக்கிறது. சமீபத்தில் சுதந்திரமடைந்த நாடு

களிலும் அன்னிய மூலதனமும், செல்வாக்கும் அதிகம். மக்கள் இன்னும் பொதுவாக முன்னேற்றமடையவில்லை. இந்நாடுகளுக்கிடையே பரம்பரை விரோதங்களும் அதிகம். பாலஸ்தீன அரபுகள் விஷயமாக இவர்கள் முதலில் போட்ட கூட்டுத்திட்டம், டிரான்ஸ்ஜார்டனின் போக்கால் சீர்குலைந்தது. டிரான்ஸ்ஜார்டன் தலைமையில், அரபு பாலஸ்தீனம், ஸிரியா, லெபனன், இராக் இவைசேர்ந்த 'மகா ஸிரியா' திட்டமொன்று, பிரிட்டிஷ் ஆதரவில் நடந்து வருவதாகக் கூறப்படுகிறது.

ஆசியக் கூட்டுறவு சம்பந்தமாக இந்தியா செய்துவரும் முயற்சியில் அரபு லீக் ஒத்துழைக்குமென்று உறுதியளிக்கப் பட்டுள்ளது.

வட, தென் அமெரிக்க கூட்டுறவு:—வட, தென், மத்ய அமெரிக்க நாடுகள் எல்லாம் சேர்ந்து, இதில் எந்தநாடு அன்னியரால் தாக்கப்பட்டாலும், பிற மெம்பர்கள் அதைக் காக்க ராணுவ நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வதென்று ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டுள்ளன. ரயோ டி ஜனீரோவில் நடந்த மகாநாட்டில் ஏற்பட்ட இந்த ஒப்பந்தம் 1948 டிசம்பர் 3-ந் தேதி அமுலுக்கு வந்தது.

இது தவிர அமெரிக்கா கண்டத்தில் ஐரோப்பிய காலனி ஆட்சி ஒழிய வேண்டுமென்று 1948 ஏப்ரல் 30-ந் தேதி பகோடாவில் கூடிய மகாநாட்டில் ஒரு கன்வென்ஷன் கையெழுத்திடப்பட்டது. யு. எஸ். மட்டும் இதை எதிர்த்தது.

மேலே கூறியவை தவிர, மத்யதரைக்கடல், மத்ய கிழக்குப் பிரதேசம், பசிபிக் பிராந்தியம், இவற்றிற்கு தனித்தனி ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ள பிரிட்டிஷ் ஆதரவில் முயற்சிகள் நடந்துவருகின்றன.

இந்தியா

இயற்கை அமைப்பு

ஆசியாவில் இமயமலைத்தொடரால் பிரிக்கப்பட்ட இந்திய உபகண்டம் சுமார் 15,84,000 சதுர மைல் பரப்புடையது. இதில் இந்தியா சுமார் 12,22,000 சதுர மைல்; பாகிஸ்தான் 3,61,200 சதுர மைல். 1941 ஜன சங்கியைப் படி மொத்தம் 38.81 கோடியில், இந்தியாவில் 31.77 கோடியும், பாகிஸ்தானில் 7.11 கோடியுமாகப் பிரிந்தனர். இந்தியாவில் இன்றைய ஜனத்தொகை சுமார் 34.2 கோடி இருக்கும்.

இந்தியாவின் வட கோடியில் காஷ்மீரையடுத்து வடக்கில் ஸிங்கியாங் என்ற சீனத்துருக்கிஸ்தானமும், வடமேற்கில் ஆப்கனிஸ்தானையடுத்து டாஜிகிஸ்தான் முதலிய ரஷ்யக்குடியரசுகளும், மேற்கில் பாகிஸ்தானும் உள்ளன. இதற்குத் தெற்கில் இந்தியா-பாகிஸ்தான் எல்லை, பியாஸ், சட்லெஜ் நதிகளோரமாகச் சென்று, ராஜஸ்தான் எல்லை வழியாக கட்ச் வளைகுடாவில் முடிகிறது.

காஷ்மீருக்குக் கிழக்கில் இந்திய எல்லை திபேத்தையொட்டி தெற்கே வந்து, இமயமலைச் சாரலிலுள்ள நேபாளம், ஸிக்கிம், பூடான் சமஸ்தானங்களுக்குத் தெற்கில் கிழக்கே சென்று, வடகிழக்குக்கோடியில் சீன எல்லையைத் தொட்டுக் கொண்டு, தெற்கில் திரும்பி பட்காஸ், நாகா மலைத் தொடர்கள் வழியாக பர்மாவின் மேற்கு எல்லையாக அமைகிறது. இவ்விடத்தில் அஸ்ஸாம், பீகார், மேற்கு வங்காளம் இவற்றிற்கிடையில் கிழக்குப் பாகிஸ்தான் புகுந்திருக்கிறது. இதன் தென்கிழக்குக் கோடி பர்மா எல்லையைத் தொடுகிறது. இந்தியாவை கிழக்கிலும், மேற்கிலும், தெற்கிலும் சூழ்ந்துள்ள கடல் எல்லை சுமார் 3000 மைல் நீளமிருக்கும். அரபுக் கடலில் லக்ஷத் தீவுகளும், வங்கக் கடலில் அந்தமான், நிகோபார் தீவுகளும் இந்தியாவுடையது.

பூமத்தியரேகைக்கு வடக்கில் 8 டிகிரி முதல் 37 டிகிரி வரை பரவியுள்ள இந்தியாவை கடக ராசி சரிபாதியில் பிரித்தாலும், இந்தியா பூராவும் அதியுஷ்ண நிலையுள்ள பிரதேசமாகவே இருக்கிறது. இயற்கை அமைப்பில் இமய மலைப்பிரதேசம், மத்தியச் சமவெளி, தக்ஷிண பீடபூமி என மூன்றாகப் பிரிக்கலாம்.

இமயமலைப் பிரதேசம்

இமயமலைத்தொடர் காஷ்மீர் முதல் பர்மாவரையில் சுமார் 1500 மைல் நீளம் வியாபித்திருக்கிறது. சராசரி அகலம் 200 மைல் இருக்கும். இதன் வடமேற்குக் கோடியில் சிந்துவும், அதன் உபநதிகளும், மத்தியில் கங்கை, யமுனை நதிகளும், கீழ்க்கோடியில் பிரம்மபுத்ராவும் இம்மலைத்தொடரைத் துளைத்துக்கொண்டு தெற்கே பாய்கின்றன. உலகிலேயே அதிக உயரமான மலைச்சிகரங்கள் எவரெஸ்ட், கிஞ்ஜிங்ஜங்கா, காட்வின் ஆஸ்டின் முதலியன இத்தொடரில் உள்ளன. காஷ்மீரத்திலிருந்து ஸிங்கியாங் செல்லும் ஜோஜிலா, காரகோரம் கணவாய்களும், கிழக்குபஞ்சாபிலிருந்து திபேத்து செல்லும் ஷிப்கி கணவாயும், டார்ஜிலிங் அருகில் கலிம்பாங் பள்ளத்தாக்கும், அஸ்ஸாமிலிருந்து பர்மா செல்லும் ஹுகாங் பள்ளத்தாக்கும், மணிப்பூர் பாதைகளும் இமயத்தில் உள்ள முக்கிய பாதைகளாகும்.

இம்மலைத் தொடர்களுக்கிடையில் எக்காலத்திலும் பனி உருகி ஜலம் வருவதால் கங்கை, யமுனை முதலிய நதிகள் ஜீவ நதிகளாக இருக்கின்றன. குளிர் காலத்தில் மத்ய ஆசியாவிலிருந்து வரும் குளிர் காற்றை இத்தொடர் தடுத்துவிடுவதுடன், கோடையில் தென்மேற்குப் பருவக் காற்று அடிக்கும்போது மத்திய சமவெளியில் மழை பெய்யும்படி செய்கிறது. மலைச்சாரலில் நிறைய காடுகளும், மின்சார சக்தி வசதிகளும் உண்டு.

மத்திய சமவெளி

இமயத்துக்குத் தெற்கில் சுமார் 3 லட்சம் சதுர மைல் பரப்புள்ள ஸிந்து—கங்கைச் சமவெளியில் ஸிந்து, ஜீலம், சீனப், ரவி நதிகள் பகுதி பாகிஸ்தானுக்குப் போய்விட்டது. பீயாஸ், சட்லெஜ் நதி தீரம், மழையில்லாத பிரதேசமாயினும், ஆற்றுக்கால் பாய்ச்சலால் கோதுமை சாகுபடி நடக்கிறது. அடுத்தபடி கங்கையும், யமுனையும் பாயும் ஐக்கிய மாகாணத்திலும் மழையில்லாமல் ஆற்றுக்கால்களை நம்பியே பயிர் நடக்கிறது. மத்திய கங்கைப்பகுதியான பீகாரில் மழையுமுண்டு; ஆற்றுக்கால் பாய்ச்சலும் உண்டு. கடைமுக கங்கைப்பிரதேசத்தில் மழையும் அதிகம்; ஆற்றுப் பாய்ச்சலும் அதிகம். நெல், சணல் பயிர்கள் முக்கியம்.

மத்திய சமவெளியின் மேற்குப்பகுதியில் மலைப்பாங்கான ராஜபுதனமும், தார் பாலைவனமும் உள்ளன. இப்பகுதியில் மழையே கிடையாது. ராஜபுதனத்தில் ஆடு மாடு மேய்த்தலே பிரதானத் தொழில்.

இந்திய பீடபூமி

விந்தியமலைப் பிரதேசமும், தெற்கில் தக்ஷிண பீடபூமியும் சேர்ந்த இப்பிரதேசம் செழிப்பில் வட இந்தியாவை விடக் குறைந்தது. ஆனால் இதன் வடகிழக்குக் கோடியில் ஜாரியா, ராணிகஞ்ஜ் நிலக்கரி, இரும்பு சுரங்கங்களும், தென் பாரிசத்தில் தங்கம், இரும்பு, மாங்கனீசம், அப்ரகம் முதலிய உலோகப் பொருள்களும் கிடைக்கின்றன. விந்திய மலையின் வடச்சாரலில் சம்பல், சோன் முதலிய நதிகள் உற்பத்தியாகி யமுனை, கங்கை நதிகளில் கலக்கின்றன. விந்திய, ஸத்பூரா மலைகளுக்கிடையில் நர்மதையும், ஸத்பூராவில் தப்தியும் உற்பத்தியாகி மேற்கில் பாய்கின்றன. மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைகளில் உற்பத்தியாகும் கோதாவரி, கிருஷ்ணா, காவேரி நதிகள் கிழக்கில் பாய்கின்றன. கிழக்குத் தொடர்ச்சி மலையில் உற்பத்தியாகும் மகாநதி ஒரிஸ்ஸாவில் பாய்கிறது. இவ்

வாறுகளின் ஜலமெல்லாம் டெல்டா பகுதிகளில்தான் பாசனத்துக்குப் பயன்படுகிறது. தக்ஷிண பீடபூமியில் மழையும், நஞ்சைச் சாகுபடியும் குறைவு. புஞ்சை தானியங்கள், பருத்தி பயிராகிறது.

சராசரி 3000 அடி உயரமுள்ள மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில்தான் தென்மேற்குப் பருவக்காற்று குளிர்ந்து கோடைகாலத்தில் மழை பொழிகிறது. தென்னிந்திய நதிகளுக்கு நீர் தருவதுடன், ஏராளமான மின்சார உற்பத்தியும் உண்டு. இம்மலைத் தொடரில் காட்டு வளம் அதிகம்.

மேற்கு மலைச்சாரலுக்கு மேற்கிலுள்ள சமவெளி சராசரி 40 மைல் தானிருக்கும். மழை அதிகம். நெல், தென்னை, பாக்கு, தேக்கு, மிளகு, மிளகாய், இஞ்சி முதலியவை சமவெளியிலும், காப்பி, தேயிலை, ரப்பர், கொய்னு, ஏலக்காய் முதலியன மலைச்சாரலிலும் ஏராளமாகப் பயிராகின்றன.

கிழக்குத் தொடர்ச்சி மலை ஒரே தொடராக இல்லாமல் துண்டு துண்டாகவும், இடையிடையில் அகன்ற நதி தீரங்களும், பரந்த கடலோரப் பிரதேசமும் கொண்டது. ஆற்றுப் பாசனத்தால் நெல், கரும்பு, புகையிலை, வேர்க்கடலை, பருத்தி சாகுபடி. மாரிக்காலத்தில் தென்கிழக்குப் பருவக் காற்று மழை பெய்கிறது.

பருவக்காற்று மழை

இந்தியா பூராவுக்கும் ஒரே சீதோஷ்ண நிலைமை என்பது கிடையாது. முக்கியமாக கோடைகாலத்தில் (ஜுன்மீ முதல் செப்டம்பர் மீ வரை) அரபுக் கடலிலிருந்துவரும் தென்மேற்குப் பருவக்காற்று கொண்டுவரும் மழை, மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில் சுமார் 100 அங்குலமும்;

வடக்கில் குஜராத், கத்தியவாரில் ஓரளவு மழையும்; அரவல்லி மலைகளிலும், கிழக்கு ராஜபுதனத்திலும், கிழக்கு பஞ்சாபிலும் நல்லமழையும் தருகிறது. வங்கக்கடல் வழியாக வடக்கில் அடிக்கும் இதே காற்று கிழக்கு வங்கம், அஸ்ஸாம் இவற்றில் கனத்த மழையும்; மேற்கு வங்கம், பீகார், ஐ.மா. விலும், ஸிக்கிம் முதல் காஷ்மீர் வரையுள்ள இமயமலைச் சாரலிலும் நல்ல மழை தருகிறது.

தென் மேற்குப் பருவக்காற்று மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில் மழை பொழிந்து, வரண்ட காற்ருகத் தென்னிந்தியாவிலடிக்கிறது; இதனுல் சுமார் 15 அங்குலம் மழையே கீழ்க்கரைப் பிரதேசத்தில் பெய்கிறது.

குளிர்காலத்தில், அக்டோபர் முதல் டிசம்பர் வரை, வங்கக் கடலிலிருந்து வரும் வடகிழக்குப் பருவக்காற்ருல் தென்னிந்தியாவின் கீழ்க்கரைப் பிரதேசத்தில் நல்ல மழை (சென்னையில் சுமார் 32 அங்குலம்) பொழிகிறது.

குளிர்காலத்தில் வட மேற்குப் பகுதியில் மத்ய ஆசியாவிலிருந்துவரும் நிலக்காற்று தரும் சொற்பமழை இங்கு விளையும் மாரிக்காலப் பயிருக்கு உதவுகிறது.

அக்டோபரிலிருந்து பிப்ரவரி வரையில் நாடுபூராவும் மழை, வெய்யில் எதுவுமில்லாத சுகமான சீதோஷ்ண நிலைமை பரவுகிறது. ஆனல் கோடைகாலத்தில் முக்கியமாக வட இந்தியாவில் உள்நாட்டுப் பிரதேசத்தில் வெய்யில் கடுமை. மேற்கு ராஜபுதனம் போன்ற இடங்களில் மழையும் இல்லாததால், வெறும் பாலைவனமாயிருக்கிறது.

சீதோஷ்ண நிலைமையையொட்டி மக்களின் பொருளாதார வாழ்க்கை அமைந்திருக்கிறது. வரண்ட கோடையும், மாரிக்கால மழையும் உள்ள வடமேற்குப் பகுதியில் மக்கள் உயரமும், பலமும் மிக்கவர்களாயும், நீர்பாசனமுள்ள

TAMIL NADU ARCHIVES LIBRARY

விடங்களில் சாகுபடி செய்தும், இதர விடங்களில் ஆடு மாடு மேய்த்தும், கோதுமை, பால், மாமிசம் புசித்துப் புஷ்டியுள்ளவர்களாயும் இருக்கிறார்கள். கங்கையின் கடைமுக பிரதேசம், மேற்கிந்தியப் பகுதி இவற்றில் கோடை மழையும், வேலையில் சோர்வடையச் செய்யும் சீதோஷ்ண நிலைமையும் சேர்ந்து மக்களின் தேகபலத்தைக் குன்றச் செய்கிறது. இவர்கள் அரிசியும், மீனும் உண்பதும் மிதமான தேகபலத்துக்குக் காரணமாயிருக்கிறது; நல்ல விளைச்சலால் ஜன நெருக்கம் அதிகம். வரண்ட தட்சிண பீடபூமியில், மக்கள் உழைப்பாளிகளானாலும், வறுமை அதிகம். சொற்ப விவசாயமும், ஆடு மாடு மேய்த்தலும் ஜீவனோபாயம். புஞ்சை தானியங்களும் பாலும் தான் முக்கிய உணவு.

விவசாயம்

இந்தியாவின் இயற்கையமைப்பும், சீதோஷ்ண நிலைமையும் பலவிடங்களில் மாறுபட்டிருப்பதால், சாகுபடி முறைகளும், பயிர்களும் மாறுபட்டுள்ளன. பொதுவாக கனத்த மழைகொட்டும் இமயமலைச் சாரலிலும், வங்காளத்திலும், மலையாளத்திலும், மழையைக் கொண்டே பயிரிடுகிறார்கள்; முக்கியமாக நெல்லும், சணலும் மழைக்கால் பயிர்கள். சுமார் 40 அங்குலம் முதல் 80 அங்குலம் வரை மழை பெய்யும் மத்திய கங்கைச் சமவெளி, தக்காணம், மத்திய மாகாணம் இவற்றின் மேற்குப்பிராந்தியங்களில் நீர்ப்பாசனச் சாகுபடியும், கிழக்குப் பிராந்தியத்தில் மழைக்கால் பயிரும் பொதுவாக இரு போகம் சாகுபடி. 20 முதல் 40 அங்குலம் வரை மழையுள்ள மேல் கங்கைச்சமவெளி, வட சென்னை மாகாணம், இவைகளில் நீர்பாசனத்தைக் கொண்டு ஒன்று அல்லது இரு போகங்கள் சாகுபடி. 20 அங்குலத்துக்குக் குறைந்த மழை பெய்யும் பம்பாய், மேற்கு ஐ. மா., பஞ்சாப்

இவைகளில் கோதுமை அல்லது கம்பு, சோளம் முதலிய புஞ்சைப் பயிர்கள் இரண்டு அல்லது மூன்று வருஷத்திற் கொருமுறை சாகுபடி.

பொதுவாகவே இந்தியாவில் கோடைகால மழை, கார் காலமழை இவைகளையொட்டிய இரு பருவகால சாகுபடி உண்டு. ஜூன் மாதத்தில் விதைத்து, செப்டம்பர் அல்லது அக்டோபரில் அறுவடையாகும் பயிரை காரிப் என்பார்கள்; நெல், சோளம், கம்பு, கேழ்வரகு, நவதானியங்கள், எண்ணெய் வித்துக்கள், பருத்தி, சணல், கரும்பு, புகையிலை முதலியன இவ்வகையாகும். அக்டோபரில் விதைத்து மார்ச் அல்லது ஏப்ரலில் அறுவடையாகும் கோதுமை, பார்லி, கடலை, பட்டாணி, மொச்சை, கடுகு, ஆளிவிதை, உருளைக் கிழங்கு முதலிய கிழங்குவகைகள் ராபி பயிர்கள்.

இந்தியாவில் சுமார் 3 கோடி ஏகரா நிலம் நீர்ப்பாசன சாகுபடிக்குள்ளாகியிருக்கிறது. இன்னும் 3 கோடி ஏகரா நிலத்தைப் பண்படுத்தி சாகுபடி செய்ய முடியுமென இந்திய சர்க்கார் திட்டம் போட்டு வருகிறார்கள்.

நெல்:—இந்தியாவில் சாகுபடி நிலத்தில் பெரும்பகுதி யில் (சுமார் 6 கோடி ஏகராவில்) நெல் விளைகிறது. மேற்கு வங்காளம், பீகார், ஒரிஸ்ஸா, சென்னை மாகாணங்களில் சாகு படி அதிகம். சென்னையில் 1948-49-ல் 1,02,29,800 ஏகரா நிலத்தில் 4,28,000 டன் அரிசி கிடைக்குமென்று மதிப் பிடப்படுகிறது.

கோதுமை:—வட இந்தியாவில் இது வெகுவாகப் பயி ராகிறது. மாரிக்காலத்தில் விதைத்து பிப்ரவரி, ஏப்ரலில் அறுவடையாகிறது. சென்ற வருஷத்தில் சுமார் 2 கோடி ஏகரில் 57 லட்சம் டன் சாகுபடி. கோதுமை, பார்லி பயிரிடக் கூடாதென்று சென்னை சர்க்கார் தடை செய்திருக் கிறார்கள்.

ஜோவார் அல்லது சோளம்:—பொதுவாக ஏழைகள் உணவான சோளம் 3.8 கோடி ஏகரில் 52 லட்சம் டன் 1946-47-ல் பயிராயிற்று. இதில் சென்னை மாகாணத்தில் 20 லட்சம் ஏகரில் சோளம் பயிராகிறது.

பஜ்ரா அல்லது கம்பு:—இந்தியா பூராவிலும் சுமார் 2 கோடி ஏகரில் 25 லட்சம் டன் சாகுபடியாகிறது. சென்னை மாகாணத்தில் 14 லட்சம் ஏகரா பயிராகிறது.

கேழ்வரகு:—இந்திய யூனியனில் சுமார் 50 லட்சம் ஏகர் நிலத்தில் இவை சாகுபடியாகி, சுமார் 14 லட்சம் டன் கிடைக்குமென்று சென்ற வருஷக் கணக்கின்படி மதிப்பிடப்படுகிறது.

மக்காச் சோளம்:—இது 78 லட்சம் ஏகரில், 21 லட்சம் டன் பயிராகிறது.

பார்லி:—72 லட்சம் ஏகர் நிலத்தில் 25 லட்சம் டன் கிடைக்கிறது.

உளுந்து, பயறு வகைகள்:—2 லட்சம் ஏகர் நிலத்தில், 43 லட்சம் டன் தானியம் எடுக்கப்படுகிறது.

உளுந்து, பயறு இவைகளைத்தவிர, துவரை, கடலை முதலிய பருப்பு வகைகள் நாடு பூராவிலும், நஞ்சையிலும் புஞ்சையிலும், இதர பயிர்களுக்கு இடையிடையே வெகுவாக சாகுபடியாகிறது. பீகார், ம. மா., ஐ. மா., பஞ்சாப் ஆகியவைகளில் நவதானியப் பயிர் அதிகம்.

மிளகு, மிளகாய் வகையறு:—உணவுக்கு ருசியும், மணமும் தரும் இவ்வகைகள் பொதுவாகத் தென்னிந்தியாவில் அதிகம். மலையாளம், குடகு, கன்னடம், திருவாங்கூர், வங்காளம் இவற்றில் மிளகும்; சென்னை, பம்பாய், வங்காளம் இவற்றில் மிளகாயும்; சென்னை, பம்பாய், ஐ.மா.,

வங்காளம் இவற்றில் இஞ்சியும்; தென்னிந்திய, மேற்கிந்திய மலைச்சாரல்களில் ஏலக்காயும்; தென்னிந்தியா, வங்காளத்தில் பாக்கும்; மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைகளில் லவங்கப்பட்டையும் பயிராகிறது.

உருளைக்கிழங்கு:—மரக்கறி உண்பவரைப் பெரும் பாலாகாக் கொண்ட இந் நாட்டில் காய்கறிகளில் உருளை முக்கியமாக விளங்கி வருகிறது. இந்திய யூனியனில் 1945-46ல் மொத்தம் 5.21 லட்சம் ஏகரில் 20.59 லட்சம் டன் உற்பத்தி. சென்னை மாகாணத்தில் 19,100 ஏகரில் 52,600 டன் உற்பத்தி.

மொத்தத்தில் 1948-49 வருஷத்திய 'காரிப்' பயிர்—நெல்லும், புஞ்சை தானியங்களும்—முந்திய வருஷத்திய மாசூலைவிட 10 லட்சம் டன் குறைவாயிருக்குமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது. கோதுமை சாகுபடி நிலமும் முந்திய வருஷத்தை விட 15 லட்சம் ஏகர் குறைவாகும்.

1948ல், ரூ. 130 கோடி செலவில் 28 லட்சம் டன் உணவு இறக்குமதியாயிற்று. இன்னும் மூன்று வருஷத்திற்குள் இறக்குமதியை நிறுத்தி விட்டு, நமக்கு வேண்டிய உணவுப் பொருளை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்துகொள்ள வேண்டும் என்று இந்திய சர்க்கார் திட்டம் போட்டுள்ளது. இதன்படி யந்திர சாதனங்களைக் கொண்டு புதிதாக 8 லட்சம் ஏகர் நிலத்தை சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரவும்; ஏற்கனவே சாகுபடியாகும் நிலத்திற்கு அதிக உரம் போட்டும், புதிதாகக் கிணறுகள், குழாய்கள் வெட்டியும் உற்பத்தியைப் பெருக்கவும்; கரும்பு பயிராகும் நிலத்தில் 10 சத விகிதத்தை உணவுப் பயிர்களுக்கு மாற்றவும், ஏற்பாடு செய்யப்படும். இவ்விதமாக வருஷா வருஷம் இந்திய யூனியனில் 44 லட்சம் டன் அதிக தானிய உற்பத்திக்கு வழி செய்யப்படும். இதில் சென்னை மாகாணத்தில் 8.6 லட்சம் டன் அதிக உணவு உற்பத்திக்குத் திட்டம் போடப்பட்டுள்ளது.

இது தவிர மொத்தம் சுமார் 60 லட்சம் ஏகர் நிலத்தைப் புதிதாக சாகுபடிக்குக் கொண்டுவர 7-வருஷ திட்டமொன்றும் போடப்பட்டுள்ளது.

இன்னும் உருளை, வள்ளிக்கிழங்குகளின் மாவை கோதுமை, சோள மாவுடன் கலந்து உணவுப் பொருள் தயாரிப்பதுபற்றி ஆராய்ச்சி செய்வதற்காக ரூ. 10 லட்சம் டன் மான்யம் ஒதுக்கப்பட்டு, ஒரு பரிசிலனைக் கமிட்டியும் நியமிக்கப்பட்டுள்ளது. வாழைப்பழத்தின் உபயோகத்தை பரவச் செய்யவும் முயற்சி செய்யப்படும்.

யுத்தகாலமுதல் ஏற்பட்ட உணவுப் பங்கிடு முறைப்படி, 1947-ல் 1000 நகரங்களுக்கு மேல், சுமார் 14 கோடி மக்களுக்கு உணவளிக்கப்பட்டது. தற்சமயம் சுமார் 375 நகரங்களில் 7.5 கோடி ஜனங்களே இவ்வேற்பாட்டின் கீழ் உணவு பெறுகின்றனர்.

இந்திய, பாகிஸ்தான் பிரிவினையால் நெல் சாகுபடி நிலத்தில் 53 சத விகிதமும், கோதுமை நிலத்தில் 89 சத விகிதமும் தான் இந்தியாவின் பங்குக்கு வந்தது.

காப்பி :—சென்னை மாகாணம், மைசூர், குடகு, திருவாங்கூர், கொச்சி ஆகிய இடங்களில் மலைச்சரிவுகளில் மழைகாலத்தில் விதைத்து, நடவு நட்டு, அக்டோபர் முதல் ஜனவரி வரை அறுவடை. 1945-46-ல் 2,11,827 ஏகரில் 25,200 டன் உற்பத்தி ; 1,400 டன் ஏற்றுமதி. யுத்தத்திற்கு முன், சராசரி 10,000 டன் ஏற்றுமதியாயிற்று. பின்பு உள்நாட்டிலேயே உபயோகமாகிறது. இந்தியக் காப்பி போர்டின் கீழ்தான் காப்பி வியாபாரமெல்லாம். உலக காப்பி உற்பத்தியில் ஒரு சத விகிதமேயாயினும் இந்தியக்காப்பி தரத்தில் உயர்ந்தது.

நம் மாகாணத்தில் நீலகிரி, சேர்வராயன், கண்ணன் தேவன், ஆனமலை முதலிய மலைகளில் காப்பி உற்பத்தி.

கி.பி. 1503-ல் அரேபியாவிலிருந்து இந்தியாவுக்கு முதல் முதலில் காப்பி வந்தது. இந்த தட்டை ரகத்திற்கு 'அராபிகா' என்றுபெயர். 'ரோபஸ்டா' என்ற குண்டுக் கொட்டை சமீபகாலத்தில் அதிகமாகப் பயிராகிறது.

தேயிலை :—வெகுகாலமாக சீனத்தேயிலை உலகெங்கும் பரவியிருந்தாலும், அஸ்ஸாமில் 1820-ல் தான் இந்தியத் தேயிலைச் செடி கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 1835-ல் கிழக் கிந்தியக் கம்பெனியார் ஒரு தோட்டம் போட்டுத் தேயிலை வளர்க்க ஆரம்பித்தனர். 1903-ல் இந்திய டீ ஸெஸ் ஆக்டின் கீழ் மார்க்கெட்டிங் போர்டு அமைக்கப்பட்டது.

இப்போது இந்தியாவில் அஸ்ஸாம், மேற்கு வங்கத் திலும், சமீபகாலத்தில் தென்னிந்தியாவிலும் பயிராகிறது. அஸ்ஸாமில்தான் அதிகம்; மலையாளத்தில் 19 சத விகிதம். நல்ல மழை பெய்யும் மலைச்சரிவுகளில் பயிராகிறது. வட இந்தியாவில் வெகுவாக உபயோகிப்பதுதவிர, வெளி நாடுகளுக்கு 1948-49ல் 40.6 கோடி பவுண்டு ஏற்று மதியாகியது. இந்தியாவில் 7,66,000 ஏகரில் 54.7 லட்சம் பவுண்டு உற்பத்தி.

அபினி, கஞ்சா :—பீகார், ஐ.மா., இந்தூர், குவாலியர், போபால், மேவார் முதலிய இடங்களில் அபினிச்செடி சர்க்காரின் ஏகபோக ஆதிக்கத்தில் பயிராகிறது. கஞ்சாச் செடிகள் பீகார், வங்காளம், மலையாளம் இவற்றில் பயிரா கிறது. கஞ்சாச்செடி (Hemp என்ற) நார் எடுக்க சென்னை, பம்பாய், ஐ.மா. இங்கெல்லாம் உபயோகப்படுகிறது.

கோய்னா :—நீலகிரிமலையிலும், டார்ஜிலிங்கிலும் சர்க்கார் தோட்டங்களில் பயிராகிறது.

கரும்பு

இந்திய யூனியனில் முக்கியமாக ஐ.மா., பீகார், பம்பாய் மாகாணங்களில் பயிராகிறது. மொத்தத்தில் 55 சத விகிதம்

ஐ.மா. வில், நமது மாகாணத்தில் 7 சத விகிதம் உற்பத்தி; அதாவது 1.67 லட்சம் ஏகரா சாகுபடி. 1946-47-ல் 35.28 லட்சம் ஏகரில் 49.13 லட்சம் டன் நாட்டுச்சர்க்கரை மொத்தத்தில் கிடைத்தது.

உணவு உற்பத்திக்காக கரும்பு நிலத்தில் 10 சத விகிதம் குறைப்படுமென்றும் யோசனை இருந்துவருகிறது. கோவை கரும்பு நாற்றுப்பண்ணையில், பழைய நாட்டுக்கரும்பைவிட தரமான கரும்பு நாற்று தயாராகி, நாடுபூராவும் பரவியிருக்கிறது.

எண்ணெய் வித்துக்கள்

வேர்க்கடலை:—உலகிலேயே இந்தியாவில் அதிகமாக விளையும் இப்பயிர், முக்கியமாக சென்னை, பம்பாய், ம.மா, ஹைதராபாத் பிரதேசங்களில் பயிராகிறது. 1947-48-ல் 100 லட்சம் ஏகராவில் 34 லட்சம் டன் உற்பத்தியாயிற்று. இதில் சென்னையில் மட்டும் சுமார் 40 லட்சம் ஏகராவில் பயிராகிறது.

கடுகு:—முக்கியமாக வட இந்தியாவில் எண்ணெய் எடுக்க உபயோகிக்கும் இப்பயிர் 1946-47-ல் 43.2 லட்சம் ஏகரில் 7.9 லட்சம் டன் உற்பத்தி.

எள்ளு:—இந்திய யூனியனில் மொத்தம் 37.3 லட்சம் ஏகராவில் 3.23 லட்சம் டன் 1946-47-ல் உற்பத்தியாயிற்று. சராசரியில் நமது மாகாணத்தில் 15 சதவிகிதம்.

ஆளிவிதை:—வார்னிஷ் எண்ணெயாகவும், அச்சு மை தயாரிக்கவும் உபயோகப்படுகிறது. முக்கியமாக ம.மா., பீகார், ஒரிஸ்ஸா, பம்பாய், ஐ.மா, வங்காளம் இவைகளில் பயிராகிறது. 1946-47-ல் 32.6 லட்சம் ஏகரில் 3.3 லட்சம் டன் உற்பத்தி.

ஆமணக்கு:—ஹைதராபாத், சென்னை, பம்பாய், ம.மா. ஆகியவைகளில் உற்பத்தி. 1946-47-ல் 13.45 லட்சம் ஏகரில் 1.17 லட்சம் டன் உற்பத்தி.

பருத்தி

இந்திய யூனியனில் 1946-47 ல் 116.7 லட்சம் ஏகராவில் 21.25 லட்சம் பேல் (400 பவுண்டு எடை) பருத்தி விளைந்தது. நமது மாகாணத்தில் 16.86 லட்சம் ஏகராவில் சுமார் 3.83 லட்சம் பேல் சாகுபடி. முன்பு பருத்தி சாகுபடியாகி இப்போது தரிசாகக்கிடக்கும் 20 லட்சம் ஏகராவில் மீண்டும் பருத்தி பயிரிட திட்டம் போடப்படுகிறது. இந்திய—பாகிஸ்தான் பிரிவினையால் சுமார் 30 லட்சம் பருத்தி விளையும் ஏகரா இந்தியாவுக்குக் குறைந்துவிட்டது. இப்போதுள்ள நிலையில் இந்தியா 12 லட்சம் பேல் பருத்தி இறக்குமதி செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. பம்பாய், ஐ.மா, சென்னை, ம.மா., ஹைதராபாத் ஆகிய இடங்களில் பலவித ரக பருத்தி பயிராகிறது.

சணல்

இந்திய—பாகிஸ்தான் பிரிவினைக்குப்பின் பாகிஸ்தானிலுள்ள கிழக்கு வங்காளத்தில் 20 லட்சம் ஏகராவும், இந்தியாவில் 6.5 லட்சம் ஏகராவும் சணல் சாகுபடி. 1947-48-ல் இந்தியாவில் 17 லட்சம் பேலும் (400 பவுண்டு எடை), பாகிஸ்தானில் 68 லட்சம் பேலும் உற்பத்தி. இந்தியாவில் (அஸ்ஸாம், மேற்கு வங்காளம், பீகார், ஒரிஸ்ஸா உள்பட) மொத்த சணல் உற்பத்தியில் 27 சதவிகிதம் பயிராகிறது. பிரிவினைக்குப்பின் 1.1 லட்சம் ஏகரா புதிய நிலத்தில் 4 லட்சம் பேல் அதிகமாக உற்பத்தியாயிற்று. மொத்தத்தில் 2,82,000 ஏகரா புதிதாக சணல் சாகுபடிக்கு ஈடுபடுத்தத் திட்டமிருக்கிறது. அதில் சென்னை மாகாணத்திலும், திருவாங்கூரிலும் 22,000 ஏகராவை சணலுக்கு மட்டும் ஈடுபடுத்தவும், 50,000 ஏகராவில் உபரிப் பயிராக சாகுபடி செய்யவும் யோசனை இருந்து வருகிறது. விசாகப்பட்டினம் ஜில்லாவில் பீமலாபட்டினம் சணல் என்கிற ஒருவகை மட்டமான சணல் பயிராகிறது.

அதிகமாகப் பாகிஸ்தானில் சணல் உற்பத்தியானலும், மில்கள் கல்கத்தாவில்தான் இருக்கின்றன. இவற்றிற்கு பாகிஸ்தானிலிருந்து சணல் இறக்குமதி செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. உலகில் வேறெங்கும் இது பயிராகாததால் இந்தியாவிலிருந்து சணல் சாக்குகள் ஏற்றுமதியாகின்றன.

புகையிலை பயிரும் தொழிலும்

யு. எஸ்ஸுக்கு அடுத்தபடி இந்தியாவில்தான் அதிக உற்பத்தி. சென்னை, பம்பாய், பீகார், ஐ.மா., ம.மா., ஒரிஸ்ஸா, அஸ்ஸாம், கிழக்கு பஞ்சாப், மேற்கு வங்காளம் முதலிய பிரதேசங்களில் மொத்தம் 7,87,000 ஏகரில் 2,95,000 டன் உற்பத்தி. இதல் சென்னையில் (முக்கியமாக குண்டூர், கிருஷ்ணு ஜில்லாக்களில்) மொத்தம் 3,28,185 ஏகரில் 1,32,600 டன் பயிராகிறது. தமிழ் ஜில்லாக்களில் சுமார் 22,000 டன். மைசூரில் 23,225 ஏக்கரில் 4,650 டன். குண்டூரிலும், மைசூரிலும்தான் உயர்ந்த வர்ஜீனியா ரகப் புகையிலை இந்தியாவிலேயே பெரும்பகுதி பயிராகிறது. பிரிவினையால் பாகிஸ்தானுக்கு 3,19,500 ஏகரா புகையிலை நிலம் போய்விட்டது. குண்டூர் பிரதேசத்தில் ஆகஸ்டில் நாற்றுவிட்டு, அக்டோபர்—நவம்பரில் நடவு நட்டு, ஜனவரி—மார்ச் மாதங்களில் அறுவடை.

இந்திய சர்க்காரின் மத்திய புகையிலைக் கமிட்டி அமைத்துள்ள மத்திய புகையிலை ஆராய்ச்சி நிலையம் ராஜமகேந்திரபுரத்தில் உள்ளது. ஸிகரெட் புகையிலை ஆராய்ச்சி நிலையம் குண்டூரிலும், பீடி புகையிலை ஆராய்ச்சி நிலையம் ஆனந்திலும் (பம்பாய்) உள்ளன. உயர் சுருட்டு, நாட்டு சுருட்டுப் புகையிலை ஆராய்ச்சிக்கு திண்டுக்கல்லில் ஒரு நிலையமும், ஹுக்கா, தாம்பூலப் புகையிலை ஆராய்ச்சிக்கு பீகாரில் ஒரு நிலையமும் ஏற்படுத்தப்படும். மத்திய புகையிலைக் கமிட்டியின் காரியாலயத்தை பம்பாயிலிருந்து சென்னைக்கு மாற்ற முடிவாகியிருக்கிறது.

இந்தியப் புகையிலையில் பெரும்பகுதி உள்நாட்டிலேயே பல வகைகளில் உபயோகப்படுவது தவிர, ஏற்றுமதியுமுண்டு. 1948 ஏப்ரல் முதல் டிசம்பர் முடிய மொத்தம் 448.27 லட்சம் பவுண்டு கச்சா புகையிலை ஏற்றுமதி. அதே மாதங்களில், முக்கியமாக யு.எஸ்., பர்மா, பாகிஸ்தானிலிருந்து, மொத்தம் 98 லட்சம் பவுண்டு கச்சா புகையிலை இறக்குமதி.

உள்நாட்டில் உற்பத்தியாகும் புகையிலை எங்கெந்த வகைகளில் உபயோகப்படுகிறதென்பதை பின்வரும் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து காணலாம்: மொத்தம் சுமார் ரூ. 36.88 கோடியில் ஹூக்கா புகையிலை ரூ. 9.6 கோடி; சுருட்டுகள் ரூ. 9.2 கோடி; பீடி ரூ. 7.52 கோடி; சிகரெட் ரூ. 5.86 கோடி; தாம்பூலப் புகையிலை ரூ. 3.02 கோடி; பொடி ரூ. 1.53 கோடி; ஸிகார்கள் ரூ. 0.15 கோடி.

ரப்பர்

1946-ல் திருவாங்கூரில் 1,13,732 ஏகரிலும், சென்னை, குடகு பிராந்தியங்களில் 29,797 ஏகரிலும், கொச்சியில் 14,154 ஏகரிலும், மைசூரில் 639 ஏகரிலும் ரப்பர் பயிராயிற்று. சிறிதும், பெரிதுமாக மொத்தம் 16,159 தோட்டங்கள் இருக்கின்றன. இதில் சுமார் ரூ. 12 கோடி மூலதனம் போடப்பட்டிருக்கிறது. மொத்தம் 50,000 தொழிலாளிகள் தோட்டங்களில் வேலை செய்கிறார்கள். சுமார் 17,000 டன் ரப்பர்தான் கிடைக்கிறது. வெளிநாட்டு விலை குறைவாயிருக்க உள்நாட்டு ரப்பரின் அடக்க விலை அதிகமாயிருக்கிறது. வெளிநாட்டு போட்டியிலிருந்து பாதுகாப்பு அளித்து அபிவிருத்திக்கான வழிதேட சர்க்கார் ரப்பர் போர்டு ஒன்றை நியமித்துள்ளனர். இதன் காரியாலயம் கோட்டயத்திலிருக்கிறது. ரப்பர் அபிவிருத்திக்கான 20 வருஷ திட்டத்துக்கு, சர்க்காரிடம் ரூ. 4 கோடி உதவி மான்யம் கோரப்பட்டிருக்கிறது.

1946-ல் சுமார் 30 ரப்பர் தொழிற்சாலைகளிருந்தன. கல்கத்தா அருகிலுள்ள டன்லப் டயர் பாக்டரிதான் பெரிது. இது தவிர டாடா பாதரட்சை தொழிற்சாலையும், பல சில்லறை ரப்பர் சாமான்கள் செய்யும் தொழிற்சாலைகளும் வட இந்தியாவில் உள்ளன. ரப்பர் பெரும்பாலும் தென்னிந்தியாவில் கிடைத்தாலும், அதை ஈடுபடுத்த பெருந் தொழிற்சாலைகளில்லை.

பட்டு

இந்தியாவில் 24 லட்சம் பவுண்டு பட்டு நூல் உற்பத்தியாகிறது. இதில் பாதிக்கு மேல் மைசூரில் உற்பத்தி. முசுக்கட்டைச் செடியில் பட்டுப்பூச்சி வளர்ப்பது மைசூர், கொள்ளேகாலம், ஹோசூர், காஷ்மீரம், வங்காளம், அஸ்ஸாம் இங்கெல்லாம்; அஸ்ஸாமில் ஆமணக்குச் செடியில் வளரும் பூச்சிப்பட்டும், மூகாபட்டும் உண்டு; பீகார், ஒரிஸ்ஸாவில் டஸார்பட்டும், ஆமணக்குச் செடிப் பட்டும், ம.மா. வில் டஸார்பட்டும் விசேஷம். சென்னை மாகாணத்தில் 2.5 லட்சம் ஏகராவில் ஆமணக்கு பயிராகியும், இதை பட்டுப்பூச்சி வளர்ப்பதற்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ளவில்லை. கொள்ளேகாலத்தில் 15,000 ஏகரா முசுக்கட்டைச் செடி பயிராகிறது.

இந்தியாவில் மொத்தம் ரூ. 4 கோடி மதிப்புள்ள பட்டு உற்பத்தி. உள்நாட்டில் 40 லட்சம் பவுண்டு உபயோகிக்கப்படுவதில் உற்பத்தி 24 லட்சம்தான். பட்டு நூல் இறக்குமதி யுத்தத்தினால் நின்றுவிட்டது. ஆனால் 150 சத விகிதம் இறக்குமதி தீர்வை விதித்தும், சீனப் பட்டுத்துணிகள் இன்னமும் வருகிறது. அதே சமயத்தில் முக்கியமாக அமெரிக்காவுக்கும், இதர நாடுகளுக்கும் 1948-ல் 15 லட்சம் கஜம் பட்டுத்துணி ஏற்றுமதியாகியது. இந்தியாவில் அடக்கவிலை பவுண்டுக்கு ரூ. 30 ஆகிறது; ஆனால் இதாலி, ஜப்பானில் இதில் பாதியே பிடிக்கிறது.

இந்தியப் பட்டுத்தொழிலுக்குப் பாதுகாப்பு அளித்திருப்பதுடன், அபிவிருத்தி போர்டு ஒன்றும் இந்திய சர்க்கார் நிறுவியிருக்கிறது. பட்டுத்தொழிலில் சுமார் 6 லட்சம் குடும்பங்கள் ஈடுபட்டிருக்கின்றன. 300 தொழிற்சாலைகள் உண்டு. ஆனால் பொதுவாக நூற்பதும், நெய்வதும் குடிசைத் தொழிலாகவே இருந்து வருகிறது. காஷ்மீர் சார்க்கார் பட்டுத் தொழிற்சாலையானது ஆசியாவிலேயே மிகப் பெரியது. இதில் 1,75,000 பவு. பட்டு நூலும், 90,000 பவு. பட்டுத் துணியும் வருஷவாரியில் உற்பத்தியாகிறது.

நார்ப்பட்டு

அசல்பட்டுக்குப் போட்டியாக 1884-ல் பிரான்ஸில் ஏற்பட்ட நார்ப்பட்டுத் தொழில், இன்று உலகம் பூராவிலும் சுமார் 200 கோடி பவுண்டு வருஷவாரியில் உற்பத்தியாகிறது. இந்தியாவில் 1940-ல் சுமார் ரூ. 6 கோடி மதிப்புள்ள நார்ப்பட்டு இறக்குமதியாயிற்று. 1948-ல் 20 லட்சம் பவுண்டு நூல் இந்திய சர்க்காரால் இறக்குமதி செய்யப்பட்டு, நெசவாளருக்கு விற்கப்பட்டது. திருவாங்கூர், ஹைதராபாத், பம்பாய், மூன்று இடங்களில் அமைக்கப்பட்டு வரும் தொழிற்சாலைகளில் இன்னும் இரண்டு வருஷங்களில் உற்பத்தி ஆரம்பமாகுமாம். திருவாங்கூரில் கிடைக்கும் 'ஈடா நாணலி'லிருந்து நார்ப்பட்டும், காகிதமும் உற்பத்தியாகும். பருத்தி, மூங்கில், லேசான மரம், புல் வகைகள், சணல் நார் வகைகள் முதலியவற்றை இதற்கு உபயோகிப்பது பற்றி ஆராய்ச்சி நடந்து வருகிறது. மரச்சக்கையை ரசாயன முறையில் நூலாகத்திரித்து நார்ப்பட்டு தயாரிக்கப்படுகிறது. மேலே கூறிய 3 பாக்டரிகளும் சேர்ந்து தினசரி 16.25 டன் நூல் உற்பத்தி செய்யும்.

காட்டு வளம்

மழை, மலை, சீதோஷ்ண நிலை, இவைகளுக்கேற்ப இந்தியக் காடுகள் பல வகையாகும். இந்தியா, பாகிஸ்தான் இரண்டிலும் மொத்தம் 1,55,000 சதுர மைல், அதாவது மொத்த விஸ்தீரணத்தில் கால் பங்கு, காடுகளாகும். இதில் கிழக்கு வங்காளத்தில் மலைக் காடுகளும், நதிக்கரைக் காடுகளும் தவிர, சிந்து, பலுசிஸ்தான், வட மேற்கு எல்லையிலுள்ள புதர்க் காடுகளும் பாகிஸ்தானில் சேர்ந்து விட்டது. நல்ல மழை பெய்யும் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையைச் சார்ந்தும், இமயமலைச் சரிவிலும் உள்ள பெருங் காடுகளும்; மத்திய, தென்னிந்தியாவிலும், கங்கைச் சம வெளியிலும் உள்ள வளமான காடுகளும்; கடலோரத்திலும், நதி முகத்துவாரத்திலும், சதுப்பு நிலங்களில் வளரும் காடுகளும்—இவையெல்லாம் (சுமார் 1.3 லட்சம் ச. மைல்) இந்திய யூனியனின் காட்டுச் செல்வம்.

வட அமெரிக்கா, ஐரோப்பாவில் கிடைக்கக்கூடிய ஓக், ஸ்புருஸ், பிர்ச், செஸ்ட்னட் முதலிய பலவித மரங்கள் அஸ்ஸாமிலும், இமயமலையிலும் கிடைக்கிறது. 100 முதல் 200 அடிவரை உயரமுள்ள அடர்ந்த, இலையுதிராத மரக் காடுகள் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைப் பிரதேசம், அஸ்ஸாம், வங்காளம், அந்தமான் தீவுகள், இவற்றில் அதிகம். தேக்கு, மூங்கில், இந்திய மகாகனி முதலிய வகைகள் இங்கு கிடைக்கும். மத்திய, தென்னிந்தியாவில் தேக்கு, கருங்காலி, சந்தன, மா மரங்களும், இதே போன்ற கங்கைச் சமவெளியில் தேக்கு போன்ற ஸால் மரங்களும் கிடைக்கிறது.

மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைக்குக் கிழக்கில் மழையில்லாத பீடபூமியிலும், வடக்கில் ராஜபுதனம், கத்தியவார் பகுதியிலும் கருவேலம், சீக்காய் போன்ற முள்மரங்களும், புதர்களும் அதிகம். கிழக்குக் கடலோரங்களில் சவுக்கு முதலிய விறகுக்கான மரங்கள் கிடைக்கிறது.

இந்தியக் காட்டுப் பொருள்களில் முக்கியமானது மர வேலைக்கான தேக்கு ஜாதிகளே. திருவாங்கூர், ஆனைமலை தேக்கு உயர்ந்த ரகம். கருங்காலி மரம் திருவாங்கூர் முதல் நேபாளம் வரையில் பலவிடங்களில் கிடைக்கிறது. தேவதாரு, முக்கியமாக காஷ்மீர், பஞ்சாபில் உற்பத்தியாகி, ரயில் தண்டவாளத்துக்கு ஸ்லீப்பர்களாகவும், பாலங்கள், வீடுகள் கட்டவும் உபயோகப்படுகிறது. மரத்தூள்களிலிருந்து 'பிளைவுட்' செய்யப்படுகிறது.

மைசூர், குடகு, நீலகிரி இவ்விடங்களில் சந்தன மரம் விசேஷம். சந்தனத் தைலம் தவிர, வேம்பு, தேவதாரு, முந்திரி, குஸுமா, முதலிய மரங்களின் விதையிலிருந்தும், கொட்டையிலிருந்தும் எண்ணெய் இறக்குகிறார்கள்.

வேல மரத்திலிருந்தும், இன்னும் பல மரங்களிலிருந்தும் பிசின், லப்பம் முதலிய ஒட்டுப் பொருள்கள் கிடைக்கின்றன. 'இங்' என்ற மரத்திலிருந்து காஷ்மீரில் பெருங்காயம் எடுக்கப்படுகிறது.

மூங்கில் கொத்துகள் மழையில்லாத பகுதிகளிலும், அமித மழை பெய்யும் சதுப்புகளிலும், மலைக் காடுகளிலும் வளர்கின்றன. காகிதம் செய்வதற்கும் உபயோகிக்கப்படுகிறது. மத்திய மாகாணத்தில் சமீபத்தில் பத்திரிகைக் காகிதம் செய்வதற்கான தொழிற்சாலை ஏற்பட்டுள்ளது. மலையாளம் போன்ற சில இடங்களில், சதுப்பு நிலங்களில் மலேரியா பயத்தால் மூங்கிலை வெட்டியெடுக்க ஆட்கள் வருவதில்லை.

அரக்கு :—முக்கியமாக ம. மா., பீகார், வங்காளம், அஸ்ஸாம், குஜராத் பகுதிகளில் பலாசை, குஸுமா மரங்களில் ஒரு வகை பூச்சி கட்டும் கூடுகளிலிருந்து அரக்கு எடுக்கப்படுகிறது. உலக உற்பத்தியில் மொத்தம் சுமார் 80 சத விகித அரக்கு இந்தியாவில் உற்பத்தியாகிறது. கிராமபோன் பிளேட், மரப்பாலிஷ், வார்னிஷ், வர்ணம்

முதலியவைகளில் உபயோகப்படுகிறது. பீகாரில் 350 சிறு தொழிற்சாலைகளும், கல்கத்தா அருகில் ஒரு பெரிய தொழிற்சாலையும் உண்டு. இந்திய அரக்கு செஸ் கமிட்டி ராஞ்சியில் நடத்தும் ஆராய்ச்சி சாலை இதற்குப் புதிய உபயோகங்களைக் கண்டுபிடித்திருக்கிறது.

தேனும், மெழுகும் காடுகளில் கிடைக்கும் முக்கிய பொருள்கள். தேன்மெழுகானது மெழுகுவர்த்தி, மருந்து வகைகள், இரும்பு வார்படத் தொழில், காலிகோ என்ற மெழுகுச் சீலை முதலியவற்றிற்கு உபயோகமாகிறது.

நிர்வாகம்:—காடுகள் அழிந்து விடுவதால் வெள்ளத்தில் நிலம் அரித்தும், மழை குறைந்தும் போவதைத் தடுக்கவும், காடுகள் அபிவிருத்திக்கு வழிசெய்யவும், காட்டு நிர்வாகத்தை மத்திய சர்க்கார் 1865-ல் மேற்கொண்டனர். இப்போது மாகாண சர்க்கார்களின் அதிகாரத்திலுள்ளது. ஐ.மா விலுள்ள டேராடூனில் உலகிலேயே மிகப்பெரிய காட்டுக் கல்லூரி இருக்கிறது. கோவையிலுள்ள காட்டுக் கல்லூரியும் மத்திய சர்க்கார் நிர்வாகத்திலிருக்கிறது. இன்னும் 5 வருஷத்தில் இங்கும் பெரிய வன ஆராய்ச்சிசாலை நிறுவ இந்திய சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள்.

நம் மாகாணத்தில் 17,416 சதுரமைல் ரிஸர்வ் காடுகள் சர்க்கார் நிர்வாகத்திலுள்ளன. 8 ஜில்லாக்களில் உள்ள பஞ்சாயத்துக் காடுகளையும் சர்க்காரே எடுத்துக் கொண்டுவிட்டனர். இது தவிர, தரிசு நிலங்களில் சவுக்கு நட்டுப் பயிராக்கவும் சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்து வருகிறார்கள். நீலகிரி, பழனி மலைகளில் 15,000 ஏகரில் தோல் பதனிட உதவும் 'வாட்டில்' செடி பயிரிடத் திட்டமுண்டு.

சமீபத்தில் மைசூரில் கீழ்த்திசை நாடுகளின் காட்டு அபிவிருத்தி மகாநாடு கூடி, பாங்காக்கில் உள்ள 'உனெஸ்கோ' காரியாலயத்தில் காட்டு இலாகா ஏற்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டது. இதன் மூலம் ஐ.நா. நிபுணர்கள் இதற்கான திட்டங்களில் உதவிபுரிவார்கள்.

இந்தியாவிலுள்ள சுமார் 1.3 லட்சம் சதுர மைல் பரப்புள்ள காடுகளில் பாதியளவு வசதிகளே பயன்படுத்தக் கூடியது. தனி நபர் சொத்தான 50,000 ச. மைல் காடுகளில் திட்டப்படி மரம் வெட்டிப் புது மரம் வளர்க்கப் படுவதில்லை.

மரம், விறகு எல்லாம் சேர்ந்து, நேபாளம் உள்பட இந்தியாவில் மொத்தத்தில் 30 லட்சம் டன், வருஷ வாரியில் கிடைக்கிறது; இதில் சர்க்கார் காடுகளிலிருந்து மட்டும் 12 லட்சம் டன். ரயில்வேக்கள், பாதுகாப்பிலாகா, இவற்றின் தேவை சுமார் 6 லட்சம்; தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டியது 2.6 லட்சம்; 'பிளேவுட்' தொழிலுக்கு மட்டும் 1.5 லட்சம் டன் தேவையாயிருக்கும். இவற்றிற்கு உள் நாட்டு உற்பத்திபோதாமல் பர்மா, ஸயாமிலிருந்து மர இறக்கு மதியுமுண்டு. 1940-ல் 1.7 லட்சம் டன் இறக்குமதி; 50,000 டன் ஏற்றுமதி. தற்சமயம் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி அளவு சமமாக விருக்கும்.

கால்நடைச் செல்வம்

இந்திய மலைக்காடுகளில் ஏராளமான மிருக ஜாதிகளும், பட்சிஜாலங்களும் இருக்கின்றன. ஜூனகாதில் சிங்கங்களும், இமயமலைப்பிரதேசங்களில் கரடிகளும், கிழக்கு இமயமலைகளிலும், பீடபூமிகளிலும் வேங்கைப்புலிகளும், சிறுத்தை, ஓநாய், கழுதைப்புலிகள் எல்லா இடங்களிலும் இருக்கின்றன. யானைகள் அஸ்ஸாம், நீலகிரிக் காடுகளில் திரிகின்றன. வட வங்காளம், அஸ்ஸாம் சதுப்புக் காடுகளில் காண்டா மிருகம் உண்டு. காட்டுக்கடா, மான்கள், முதலியன எல்லா காடுகளிலும் இருக்கின்றன. யாக் எருமை இமயமலைச்சாரலில் இருக்கின்றது. ஐபெக்ஸ் என்கிற ஒரு வகை ஆடு காஷ்மீர், நீலகிரி காடுகளில் இருக்கிறது. ராஜபுதனத்தில் ஒட்டகங்கள் அதிகம்.

நாட்டு மிருகங்களான மாடுகள், ஆடுகள், குதிரைகள், கழுதைகள், கோழிகள் முதலியவை எந்நாட்டையும் விட இந்தியாவில் அதிகம். 1946-ல் உலகின் மொத்தம் 69 கோடி மாடுகளில் இந்தியா, பாகிஸ்தானில் 21 கோடி. ஆடுகள் 32½ கோடி. பிரிவினையால் மூன்றிலொரு பங்கு மாட்டுச் செல்வமும், எட்டிலொரு பங்கு ஆட்டு வகையும் பாகிஸ்தானில் சேர்ந்துவிட்டது. முக்கியமாக சிந்தி, தர்பார்க்கார், ஷாஹிவால், தாணி, பக்னுரி முதலிய நல்ல கறவைப் பசு ரகங்கள் பாகிஸ்தானுக்குப் போய்விட்டன. இந்தியாவில் இப்போதும் கீர் (கத்தியவார்), ஹரியானு (பஞ்சாப், டில்லி), கில்லாரி (தென் பம்பாய்), காங்ரேஜ் (குஜராத்), ஒங்கோல் (நெல்லூர்), காங்கேயம் (கோவை) முதலிய கறவைப் பசு இனங்களும்; ஹிஸ்ஸார் (பஞ்சாப்), நெல்லூர், காங்கேயம், கேரிகார் (ஐ.மா.), மாள்வி (மத்திய இந்தியா), கில்லார் (தக்காணம்), டங்கி (கொங்கணம்) முதலிய வண்டிக் காளைகளும் உள்ளன.

பால், தயிர், நெய் அதிகமாகத்தரும் எருமை ரகங்கள், முர்ரா (டில்லி), ஜாபர்பாடி (கத்தியவார்), சூர்டி, பந்தர்பூரி (பம்பாய்) முதலியன. ஏர் அடிக்கவும், வண்டி இழுக்கவும், சேற்றுக்கால் பயிர் உள்ள இடங்களில் எருமைக்கடாக்களை உபயோகிக்கிறார்கள்,

முக்கியமாக வரண்ட பிரதேசங்களிலும், மலைப் பிரதேசங்களிலும் ஆடுகள் வளர்த்து, கம்பளி நெய்யும் தொழில் நடந்துவருகிறது. காஷ்மீரத்திலும், ஐ.மா., ராஜபுதனம், மத்திய இந்தியா, தக்காணம் இவைகளில் ஆடுகள் அதிகம். இந்திய ஆடுகள் உணவுக்கும், தோலுக்கும் பயன்படுகின்றனவேயன்றி ரோமம் ரொம்பக் குறைவு.

சென்னை மாகாணத்தில், இந்தியக் கால்நடைகளில் 20 சத விகிதம் பசுக்களும், 25 சத விகிதம் எருமையும், 25 சத விகிதம் வெள்ளாடுகளும், 50 சத விகிதத்துக்குமேல்

செம்மமறியாடுகளும் உள்ளன. உலகத்திலேயே தோல் வியாபாரத்தில் பெரும் பங்கு இந்தியா வகிக்கிறது; இதில் சென்னை முக்கியமாக விளங்குகிறது.

இந்தியக் கால்நடைகள் பொதுவாகவே மெலிந்தும், மாமிச புஷ்டியோ, கறவையோ அதிகமில்லாமல் வளமின்றி இருக்கின்றன. 100 ஏகரா பயிருக்கு 25 கால்நடைகள் போதுமென்றாலும், இந்தியாவில் சராசரியில் 63-ம், சென்னையில் 71-ம் இருக்கின்றன. இதனால் மனிதருணவுக்கும், கால்நடை தீவனத்துக்கும் அதிக நிர்ப்பந்தமேற்படுகிறது. பலனற்ற 12 கோடி மாடுகளால் வருஷவாரியில் ரூ. 2,000 கோடி இந்தியாவுக்கு நஷ்ட மாவதாகக் கணக்கிடப் படுகிறது.

இந்தியாவில் இப்போது தலைக்கு 5.2 அவுன்ஸ் பாலே கிடைக்கிறது. உடல் புஷ்டிக்குக் குறைந்தது 8 அவுன்ஸாவது கிடைக்க வேண்டுமென்பதற்காக, மாட்டுத்தர அபிவிருத்திக்கான முறைகள் இந்திய சர்க்காரால் வகுக்கப் பட்டிருக்கிறது. பலமாகாணங்களிலும் பொதிக்காளைகளை வைத்து, நல்ல ரகக் காளை, பசு, அபிவிருத்திக்கான பண்ணைகள் நடத்துகிறார்கள். மொத்தம் 3,000 கோசாலைகளில் வருஷத்துக்கு சுமார் 25,000 பொதிக் காளைகள் கிடைக்கும்.

பால், வெண்ணெய் உற்பத்தி அபிவிருத்திக்கான ஆராச்சியும், பயிற்சியும், பெங்களூர் கால்நடை, பால்பண்ணை ஆராய்ச்சி சாலையில் நடக்கிறது. இந்தியாவில் 1.15 கோடி மணங்கு நெய் உற்பத்தி; இதில் 9.8 சத விகிதம் சென்னையில்.

கால்நடை வைத்தியத்திற்கு இந்தியாவில் 8 வெடரினரி கல்லூரிகளும், முக்தேச்வர் (ஐ.மா.), இஸட்நகரில் கால்நடை ஆராய்ச்சி நிலையங்களும், பெங்களூர், சென்னை (கிண்டி) அம்மைப்பால் இன்ஸ்டிடியூட்டும் இருக்கின்றன.

இந்தியா—பாகிஸ்தானில் 60 லட்சம் மாடுகளும், 60 லட்சம் வெள்ளாடுகளும், 10 லட்சம் செம்மறியாடுகளும்

வருஷாவருஷம் மாமிசத்திற்காக வெட்டப்பட்டு, ரூபாய் 9 கோடி மதிப்புள்ள 62 கோடி பவுண்டு இறைச்சி கிடைக்கிறது. இது 1946 புள்ளி விவரமாகும்.

கோழி, வாத்து, மொத்தம் 19.1 கோடி இருக்கின்றன. இது உலகின் மொத்த கோழி வகைகளில் 10 சத விகிதம். வருஷாவருஷம் 336 கோடி முட்டை உற்பத்தி.

தோல் பதனிடும் தொழில்

கால் நடைகளிலிருந்து பால், உரோமம், எலும்பு, கொம்பு, தந்தம், தோல்கள் முதலிய வியாபாரப் பொருள்கள் கிடைக்கின்றன. எலும்பிலிருந்து பித்தான், விளையாட்டு சாமான்கள், ரசாயன உரம் முதலியன செய்யப்படுகின்றன. இந்தியாவில் வருஷ வாரியில் கிடைக்கக்கூடிய சுமார் 10 லட்சம் டன் எலும்பில், 2 அல்லது 3 லட்சம் டன்தான் சேமிக்கப்பட்டு உபயோகிக்கப்படுகிறது. அஸ்ஸாம், மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை, மைசூர் இவற்றிலிருந்து தந்தம் ஏராளமாகக் கிடைக்கிறது.

ஆட்டு, மாட்டுத் தோல்கள் இந்தியாவிலும், சென்னை மாகாணத்திலும் முக்கிய ஏற்றுமதிப் பொருளாகும். காற்றில் உலர்த்தியும், உப்புமண்ணில் ஊறவைத்தும், ஆவாரம்பட்டை, (இறக்குமதியாகும்) 'வாட்டில்' பட்டை முதலியவை கொண்டும், பண்டை முறைப்படி சக்கிலிய ஜாதியினரால் பதம் செய்யப்படும் தோல் ரகங்கள் பல உண்டு. இவற்றில் கிராமங்களில் உபயோகமாகும் முரட்டுத் தோல் பொருள்கள், செருப்புகளின் அடிப்பட்டையாக உபயோகமாகும் எருமைத் தோல், புத்தகம் பைண்டு செய்ய உபயோகமாகும் செம்மறியாட்டுத் தோல், இம்மூன்று வகைகளும் உள்நாட்டிலேயே உபயோகமாகின்றன.

நான்காவது வகையான, பாதி பதனிட்ட மாட்டுத் தோல், பெரும்பாலும் சென்னை, பம்பாயிலிருந்து ஏற்றுமதி

யாகி, வெளி நாடுகளில் பல தோல் சரக்குகளாகச் செய்யப் படுகிறது. தற்சமயம் உள்நாட்டிலேயே ரசாயன முறையில் (குரோம்) பதனிடும் தொழில் வளர்ந்துவிட்டதால், கச்சா தோலாக ஏற்றுமதி செய்யாமல், இனி அவற்றைப் பதனிட்டும், தோல் சரக்குகளாகவும் அனுப்ப வசதியுண்டு. வெள்ளாட்டுத்தோல் பதனிடும் தொழில் மட்டும் இன்னும் அபிவிருத்தியடையவில்லை.

மேற்கத்தி முறையில் பதனிடும் பெரும் தொழிற்சாலைகள் கான்பூர், ஆக்ரா, கல்கத்தா, சென்னை முதலிய இடங்களில் உள்ளன. ஆனால் பொதுவாக இது குடிசைத் தொழிலாகவே நாடு பூராவிலும் பரவியுள்ளது. தோல் தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய யந்திரங்கள், ரசாயனப் பொருள்கள், 'வாட்டில்' பட்டை முதலியன இன்னும் வெகுவாக இறக்குமதி செய்யப்பட்டே வருகின்றன. தென்னாப்ரிக்க வர்த்தகத்தடை ஏற்பட்டபின், அர்ஜென்டினாவிலிருந்து வரும் 'வாட்டில்' பட்டையை சென்னை மாகாணத்திலேயே உற்பத்தி செய்யத் திட்டம் போடப்பட்டுள்ளது.

இந்தியாவில் தற்சமயம் வருஷவாரியில் சுமார் ரூ. 15 கோடி பெறுமானமுள்ள தோல் உற்பத்தியாகி, அதில் ரூ. 11 கோடி மதிப்புள்ள தோல் ஏற்றுமதியாகிறது. இன்னும் ஐந்து வருஷங்களில், நாட்டின் தேவைக்கான தோல் சரக்குகளை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்துகொள்ள சர்க்கார் திட்டம் வகுத்து வருகிறது. தவிர, மேல் நாடுகளுக்கு வெறும் தோலாக அனுப்பாமல், தோல் சரக்குகளாக ஏற்றுமதி செய்யவும் வழியேற்பட வேண்டும்.

மீன் வளம்

இந்தியாவில் 3,200 மைல் நீளக்கடற்கரையில், தற்சமயம் மொத்த மீன் பிடிப்பு வசதிகளில் சுமார் 5 சத விகிதமே பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. கடலில் 5 முதல் 10 மைல் வரைதான் இதுவரை படகுகள் சென்று வருகின்றன. பெரிய படகுகளையும் கப்பல்களையும் உபயோகித்து, இன்னும் அதிக தூரம் சென்று மீன்பிடிக்கத் திட்டம் வகுத்திருக்கிறார்கள். இப்போது தினசரி 5,000 டன் மீன் பிடிக்கிறார்கள். இதை தினசரி 10,000 டன்னுக்க 5 வருஷத்திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மீனை முக்கிய உணவுப்பொருளாகப் பரப்பவே இத்திட்டம். சௌராஷ்டிரத் துறைமுகம் ஒன்று, பம்பாய், கொச்சி, மண்டபம், விசாகை, சண்ட்வாலி, கல்கத்தா முதலிய துறைமுகங்களில் 400 டன் மீன் வைக்க சீதளக்கிடங்குகளும், நவீன மீன் பிடிப்புக்கப்பல் வசதிகள் உள்ள மீன் பிடிப்பு நிலையங்களும் வைக்க ஏற்பாடாகி வருகிறது. 2 வருஷத்தில் ரூ. 2 கோடி செலவில் இத்திட்டம் நிறைவேறும்.

உள்நாட்டு நீர்நிலைகளில் மீன்வளர்க்க சர்வே வேலைக்காக, பம்பாயில் மீன் ஆராய்ச்சி நிலையம் நிறுவப்படும். ஏற்கனவே பால்டாவில் (கல்கத்தா) ஒரு மத்திய மீன் ஆராய்ச்சி நிலையமும், கடல் மீன் ஆராய்ச்சி நிலையம் மண்டபத்திலும் (சென்னை) இருக்கின்றன.

சென்னை மாகாணத்தில் 1,750 மைல் நீளமுள்ள கடற்கரையில் வெகுகாலமாக மீன் பிடித்து கருவாடு செய்யும் தொழில் வெகுவாக முன்னேறியிருக்கிறது. அலைமோதும் கீழ்க்கரையைவிட மேல்கரையில், முக்கியமாக செப்டம்பர் முதல் ஏப்ரல் வரை, மொத்தத்தில் முக்கால்பங்கு மீன் பிடிக்கப்படுகிறது.

1882-லிருந்து மீன் பக்குவத்திற்காக தீர்வையில்லாத உப்பு சர்க்காரால் சப்ளை செய்யப்பட்டு, தற்சமயம் 112 மீன் பக்குவக்களங்களில் கருவாடு செய்யப்படுகிறது. கள்ளிக்

கோட்டையில் மீன் தொழில்நுட்ப யந்திரசாலையில் புது விதத்தில் பக்குவம் செய்கிறார்கள்.

சுறு மீன்: இந்தியாவிலேயே சுறு மீன் எண்ணெய் உற்பத்தியில் சென்னை மேலோங்கியிருக்கிறது. சுறு எண்ணெய், இறக்குமதியாகும் 'காட்லிவர் ஆயிலை' விட 35 பங்கு வைடமின்-ஏ சத்து கொண்டதாகும். பல மீன்பக்குவக்களங்களிலும் எண்ணெய் இறக்கப்பட்டு, கள்ளிக்கோட்டை சர்க்கார் பாக்டரியில் சுத்தப்படுத்தப்படுகிறது. 1946-47-ல் 11,343 காலன் உற்பத்தி. "அடாமின்" என்ற டானிக் மருந்தும் உற்பத்தியாகிறது.

முத்துச் சிப்பி:—திருநெல்வேலி, ராமநாதபுரம் கடற்கரைகளில் ஒரு சீராக இல்லாமல், இடையிடையே நல்ல முத்துச்சிப்பி கிடைக்கிறது. 1933-லிருந்து குருசடை உயிர்நிலை ஆராய்ச்சி சாலையில் முத்துச்சிப்பிகளைப் பிடித்து செயற்கை முறையில் முத்து உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. கடற்கரையோரங்களில் சங்கு ஏராளமாக உற்பத்தியாகி, வட இந்தியாவில் வளையல்கள் செய்ய ஏற்றுமதியாகிறது. 1945-46-ல் 5,70,000 சங்கு எடுக்கப்பட்டது. 1931-லிருந்து சங்குநத்தை நடமாட்டத்தை அறிவதற்காக, குறிபோட்டு, மறுபடி நீரில் விடப்படுகிறது.

இம்மாகாணத்தில் உள்நாட்டில் ஆறு, குளங்களில் ஏராளமாக மீன் உற்பத்தி உண்டு. ஏரி மீன்களைப்பக்குவம் செய்ய இந்திய விவசாய ஆராய்ச்சிக்கவுன்ஸில் ஆதரவில் 2 பாக்டரிகள் உள்ளன.

கடல் மீன் ஆராய்ச்சிக்காக கடற்கரையோரத்தில் வெஸ்ட்ஹில் (மேல்கரை), தூத்துக்குடி, குருசடை நிலையங்களிருக்கின்றன. குருசடை ராமேச்வரத்துக்கருகில் உள்ள சிறு பவளத்தீவு. உப்புக்கழிமுக மீன் ஆராய்ச்சிக்கு எண்ணூரில் ஒரு ஸ்தாபனமும், சுத்தஜல மீன் ஆராய்ச்சிக்கு சென்னையில் ஒரு நிலையமும் உள்ளன.

நீர்ப்பாசன திட்டங்கள்

இந்தியாவில் தற்சமயம் உள்ள 4.8 கோடி ஏகரா பாய்ச்சல் நிலங்களில், 3 கோடி ஏகரா நிலம் சர்க்கார் நிர்வாகத்திலிருக்கும் நீர்ப்பாசனத்திட்டங்களுக்குட்பட்டது. நம் ஆறுகளில் பாயும் நீரில் சுமார் 6 சதவிகிதமே சாகுபடிக்குப்பயன்படுகிறது. புதிதாக அணைக்கட்டுகள் கட்டி 2.7 கோடி ஏகராவுக்குப் பாசனவசதி ஏற்படுத்தத் திட்டமிருக்கிறது.

இந்தியப் பிரிவினையால், மேற்கு பஞ்சாபுக்கு சுமார் 1.1 கோடி ஏகராவும், சிந்துவுக்கு 42 லட்சம் ஏகராவும் பாயும் சிறந்த அணைக்கட்டுகள், கால்வாய்கள் போய்விட்டன. இப்போதுள்ள நிலைமையில் நீர்ப்பாசன வசதிகளில் சென்னை மாகாணமே முதன்மையாகவும், அடுத்தபடி ஐ.மா.வும், கிழக்கு பஞ்சாபும் விளங்குகின்றன.

நமது மாகாணத்தில் 1946-47-ல் சாகுபடியான 310 லட்சம் ஏகரில், சர்க்கார் நீர்ப்பாசன திட்டங்களின் கீழ் இருந்த நிலம் 93.8 லட்சம் ஏகரா. இதில் அணைக்கட்டுகள், கால்வாய்கள், மராமத்து இலாகா ஏரிகள் எல்லாம் அடங்கும். இவை தவிர சுமார் 8 லட்சம் கிணறுகளால் 19 லட்சம் ஏகரா பயிராகியது.

நமது மாகாணத்தின் முக்கியமான அணைக்கட்டு, கால்வாய் திட்டங்கள் வருமாறு :—

காவேரி டெல்டா பாசனம் :—500 மைல் நீளமுள்ள காவேரி நமது மாகாணத்தில் வருவதற்குள் மைசூரில் பரந்த பிரதேசத்துக்கு நீர்தருகிறது. அங்குள்ள கிருஷ்ணராஜ சாகர அணைக்கட்டு முக்கியமானது. நமது மாகாணத்தில் சேலத்திற்கருகில் மேட்டூர் அணைக்கட்டு இருக்கிறது. இதன் டெல்டா பிரதேசமானது, ஸ்ரீரங்கத்திற்கு அருகில் காவேரி, கொள்ளிடம் பிரியுமிடத்தில் ஆரம்பமாகிறது.

அங்கு கொள்ளிடத்தின்மீது அணைகட்டி (மேலணை) வெள்ளத்தைக் காவேரியில் திருப்பிவிடுகிறார்கள். அதன்பின் 20 மைலுக்கப்பால் கல்லணையில் காவேரியிலிருந்து வெண்ணாறு பிரிந்து, இதிலிருந்து பல ஆறுகள் பிரிந்து தஞ்சை ஜில்லாவில் பாய்கின்றன. கல்லணையிலிருந்துதான் புதிய மேட்டூர் கால்வாயும் பிரிகிறது. இக்காவேரி டெல்டா பாசனதிட்டத்தின் கீழ் இரு போகங்கள் சேர்ந்து 10 லட்சம் ஏகராவுக்குமேல் பயிராகிறது.

கீழ்க்கோள்ளிடதிட்டம் :—கொள்ளிடத்தில் கீழ் அணைக்கட்டிலிருந்து பிரியும் வடவாறு, வடராஜா வாய்க்கால், தென்னாற்காட்டில் 93,000 ஏகரும்; தென்ராஜா வாய்க்கால் தஞ்சையில் 28,000 ஏகரும் பாய்கிறது.

காவேரி-மேட்டூர் திட்டம் :—கோடைகாலத்தில் மேற்கில் பெய்யும் அதிகமழை ஜலத்தைக் கொண்டுவரும் காவேரி நதிக்குக் கீழ்கரையில் குளிர்காலத்தில்பெய்யும்மழையால் அதிக ஜலம் கிடையாது. இதுதவிர இரு மழைக் காலங்களுக்கும் நடுவில் 1½ மாதகாலம் மழையே கிடையாது. இந்நிலைமையில் பாய்ச்சலுக்கு என்றைக்கும் முடை ஏற்படாமல், காவேரியில் வரும் வெள்ளத்தைத்தேக்கி ஒழுங்குபடுத்தி பாசனத்திற்கு அளிக்கும் நோக்கத்துடன் மேட்டூர்அணை கட்டப்பட்டது. 1934-ல் கட்டிமுடிந்த ஸ்டான்லி ரிஸர்வாயரில் 5,300 அடி நீளமுள்ள அணைக்கட்டினால் சுமார் 60 சதுர மைல் நீர் தேங்குகிறது. இந்த ரிஸர்வாயருக்கு ரூ. 4.8 கோடி செலவாயிற்று. இதனால் டெல்டா பிரதேசம் முழுவதற்கும் அதிகப் பாசன வசதி கிடைத்திருப்பதுடன், புதிதாகக் கல்லணையிலிருந்து வெட்டப்பட்ட மேட்டூர் கால்வாய் மன்னார்குடி, பட்டுக்கோட்டை, அறந்தாங்கி தாலுக்காக்களில் சுமார் 3 லட்சம் ஏகராவுக்குப் பாசனமளிக்கும். இதற்கான செலவு ரூ. 2 கோடி.

பெரியாறு திட்டம் :—இயற்கையாக மேற்கு நோக்கிப் போன நதியை, 3,000 அடி உயரத்தில் குன்றுகளுக்

கிடையில் தேக்கி, 5,700 அடி நீளம் மலையைக் குடைந்து, நதியை கிழக்கில் திருப்பி மதுரை ஜில்லாவில் சுமார் 1,92,000 ஏகராவுக்குப் பாசனவசதி தரப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கான செலவு ரூ. 180 லட்சம்.

தெலுங்கு ஜில்லாக்களில் கோதாவரி, கிருஷ்ணு டெல்டாக்களில் சென்ற நூற்றாண்டில் அணைக்கட்டுகள் கட்டி, புதுக்கால்வாய்கள் வெட்டி, அதிக நீர்ப்பாசனத்துக்கும், கால்வாய்களில் வருஷத்தில் 11 மாதம் படகுப் போக்குவரத்துக்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. கோதாவரி திட்டம் மேல் கோதாவரி, கீழ் கோதாவரி, கிருஷ்ணு ஜில்லாக்களில் மொத்தம் 12 லட்சம் ஏகராவுக்கும்; கிருஷ்ணு திட்டமானது, மேல் கோதாவரி, கிருஷ்ணு, குண்டூர் ஜில்லாக்களில் மொத்தம் 9.86 லட்சம் ஏகராவுக்கும் பாசனமளிக்கிறது. வடபெண்ணுறு திட்டம் நெல்லூர் ஜில்லாவில் சுமார் 2 லட்சம் ஏகராவுக்குப் பாசனமளிக்கிறது.

மேலேகண்ட திட்டங்கள், போட்ட முதலுக்குத் தகுந்த வட்டிகட்டும் திட்டங்கள். பஞ்சப் பிரதேசங்களில், முக்கியமாக கடப்பை, பெல்லாரி, கர்நூல் ஜில்லாக்களில், கட்டுபடியாகாத திட்டங்கள் பலவுள்ளன. இவற்றில் முக்கியமானது துங்கபத்திராவில் பிரியும் கடப்பை-கர்நூல் கால்வாய். மேட்டூர் திட்டத்துக்கு அடுத்தபடி அதிகச் செலவான (ரூ. 234 லட்சம்) இத்திட்டத்தின் வருமான விகிதம் 0.84 சத விகிதமே. இக்கால்வாய் 81,000 ஏகரா பாய்கிறது.

வட ஆற்காட்டிலும், செங்கற்பட்டிலும் மொத்தம் 1,13,000 ஏகரா பாயும் பாலாறு அணைக்கட்டும் கட்டுபடியாகாத திட்டத்தைச் சேர்ந்ததாகும்

புதிய திட்டங்கள்

விவசாய அபிவிருத்தி, வெள்ளத்தடை, மின்சாரவசதி, போக்குவரத்து வசதி, மீன் வளர்ப்பு, மலேரியாதடுப்பு

முதலிய நோக்கங்கள் கொண்ட பல பெரும் அணைக்கட்டு திட்டங்கள் இந்திய சர்க்காரால் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இவற்றில் 7 திட்டங்கள் ஆரம்பித்தாகிவிட்டது. 12 உத்தேசத்திலுள்ளன.

துங்கபத்திரா நதித் திட்டம்:—பஞ்சப்பிரதேசமான பெல்லாரி, கர்நூல் ஜில்லாக்களுக்கும், ஹைதராபாதிலுள்ள சில வரண்ட ஜில்லாக்களுக்கும் பாசன வசதி அளிக்க ஹாஸ்பெட்டுக்கு அருகில் மல்லாவரத்தில் துங்கபத்திரா நதியில் அணைபோட்டு, சென்னைப்பிராந்தியத்தில் 210 மைல் நீளமுள்ள கால்வாய்வெட்டி, சுமார் 3 லட்சம் ஏகரா பயிரிடுவதற்கான பாசனத்திட்டம். 1945-ல் வேலை துவக்கமான இத்திட்டம் 1953-ல் முடியும். இதன் செலவை சென்னை, ஹைதராபாத் சர்க்கார்கள் சமமாகப் பங்கிட்டுக்கொள்ளும். அணைக்கட்டுக்கு அஸ்திவாரத்திற்கான மண்வெட்டுவேலை ஏறக்குறைய முடிந்துவிட்டது. சென்னைப்பிரதேசக்கால்வாய் கால்பங்கு வெட்டியாகிவிட்டது. இந்தக்கால்வாய் ஹகாரி நதியைக் கடக்கவேண்டிய இடத்தில், நதிப்படுகைக்குக்கீழே 25 அடி ஆழத்தில் பெரிய மதகு கட்டிவிடப்படும்.

துங்கபத்திரா அணைக்கட்டின் நீளம் 2,400 அடி; உயரம் 160 அடி; நீர்த்தேக்கத்தின் பரப்பு 133 சதுர மைல்.

தாமோதர பள்ளத்தாக்கு திட்டம்:—மேற்கு வங்கம், பீகார் இரு மாகாணங்களிலும் சுமார் 7.6 லட்சம் ஏகரா பாசனத்துக்குப் போடப்பட்டுள்ள திட்டம். இதை நிறைவேற்ற தாமோதர பள்ளத்தாக்குத் திட்ட கார்ப்பரேஷன் 1948-ல் இந்திய சர்க்காரால் அமைக்கப்பட்டது. தென் பீகாரில் ராணிகஞ்ஜ் அருகில் ஒரு நீர்த்தேக்கமும், 8 அணைகளும் கட்டப்பட்டு, இரு கால்வாய்கள் வெட்டப்படும். கல்கத்தாவுக்கு 30 மைலில் ஹூக்ளியில் சேரும் கால்வாயில் ராணிகஞ்ஜிலிருந்து நிலக்கரி ஏற்றிக்கொண்டு கப்பல்கள் செல்லலாம். நீர்த்தேக்கத்தில் 47 லட்சம் ஏகரா-அடி ஜலம் நிற்கும். இதன் செலவு மதிப்பு ரூ. 55 கோடி.

மகாநதி திட்டம்:—ஒரிஸ்ஸா மாகாணத்தில் மகாநதியில் ஹீராகுட் அணை, திக்கரபாரா அணை, நாராஜ் அணை என்ற 3 அணைகள் போட்டுக் கால்வாய்கள் வெட்டி, ரூ. 47.81 கோடி செலவில் மொத்தம் 25 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்கு ஏற்பாடு. இதில் ஹீராகுட்அணை வேலை 1948-ல் தொடங்கிவிட்டது. சுமார் ரூ. 16 கோடி செலவில், 3 முதல் 5 வருஷத்திற்குள் முடியுமென்று எதிர்பார்க்கிறார்கள். இது சாம்பல்பூருக்கருகில் 9 மைலிலிருக்கிறது. அணைக்கட்டு நீளம் 3½ மைல், உயரம் 125 அடி; 53 லட்சம் ஏகரா-அடி நீர்ப்பிடிப்பு. இது 10 லட்சம் ஏகரா பாயும். ஹீராகுடிலிருந்து 300 மைல் அப்பாலுள்ள கடலுக்குக் கப்பல்கள் போகலாம்.

பக்ரா அணைத்திட்டம்:—கிழக்கு பஞ்சாபில் 45 லட்சம் ஏகராவை சாகுபடிக்குக்கொண்டுவர, ரூ. 42 கோடி செலவில் இத்திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 480 அடி உயரமுள்ள அணைக்கட்டில் 35 லட்சம் ஏகரா-அடி பரப்புள்ள நீர்த்தேக்கம் கட்டப்படும். இதில் வேலை தொடங்கி வெகுதூரம் முன்னேறியிருக்கிறது.

ரீஹாண்ட் அணைத் திட்டம்:—ஐ.மா. வில் ரீஹாண்ட் நதியில், பிப்ரி என்ற இடத்தில் அணைகட்டி, ஐ.மா., பீகார், ரீவா சமஸ்தானம் இவற்றில் சுமார் 6 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்குக் கொண்டுவர, ரூ. 16 கோடி செலவில் திட்டமுள்ளது. ஏற்கனவே வேலை தொடங்கியுள்ள இத்திட்டம் முடிய 6 வருஷமாகும். இதன் முக்கிய அம்சம் கல்கத்தாவில் புறப்படும் கப்பல் ரீவா சமஸ்தானம் வரை 600 மைல் போக வழி ஏற்படுவதேயாகும். இதைத்தவிர, இப்பிரதேசத்திலுள்ள உலோகக் கனிவர்க்கங்களை வெட்டியெடுக்க மின்சாரம் முதலிய வசதிகள் ஏற்படும். 600 அடி உயரமுள்ள அணை 180 சதுர மைல் பரப்புள்ள நீர்த்தேக்கமாக அமையும்.

மோர் ரிஸர்வாயர்:—மேற்கு வங்காளத்திலும் பீகாரிலும் இரு போக சாகுபடிக்கு (சுமார் 7 லட்சம் ஏகருக்கு) நீர் பாயும் இத்திட்டத்திற்கு ரூ. 14 கோடி செலவாகும்.

மோர் நதியில் பிர்பூம் ஜில்லாவில், தில்பாரா என்ற இடத்தில் அணை கட்டுவதும், பீகாரில் மெஸஞ்ஜோர் என்ற இடத்தில் ரிஸர்வாயர் கட்டுவதும் இத்திட்டத்தின் இரு அம்சங்களாகும். தில்பாரா அணையின் அஸ்திவாரக்கல் 1949 ஹு மார்ச் மாதத்தில் நாட்டப்பட்டது. இந்த அணைக்கட்டு 2,200 அடி நீளம்; 21.5 சதுர மைல் நீர்த்தேக்கமுள்ளது.

பத்ரா அணைக்கட்டு:—மைசூரில் சுமார் 1.8 லட்சம் ஏகருக்கு நீர் பாய்ச்ச, சுமார் ரூ. 9 கோடி செலவில், லக்கபல்லி என்னுமிடத்தில் பத்ரா நதியில் அணை கட்டி நீர் தேக்கப்படும். 320 அடி நீளமும், 185 அடி உயரமும் இருக்கும்.

உத்தேசத்திலுள்ள 12 திட்டங்கள் ஆவன:—

ராமபாத சாகரம்:—சென்னை மாகாணத்திலேயே மிகப் பெரிய நதியான கோதாவரி, 900 மைல் நீளமுள்ள ஜீவநதி. சென்ற நூற்றுண்டில் அணை கட்டிய பின்பும் கோதாவரி டெல்டா திட்டத்தின் கீழ் சுமார் 1,20,000 ஏகரில்தான் சாகுபடி நடக்கிறது. இந்நதியை ராஜமகேந்திரவரத்துக்கு 20 மைல் தூரத்தில், போலவரம் கிராமத்துக்கருகில் அணை கட்டி நீர்தேக்கி இருபுறங்களிலும் இரு கால்வாய்களை வெட்டி, இரு போகங்களில் மொத்தம் 27 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்கு வழி செய்ய இத்திட்டம் உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அணையின் நீளம் 6,600 அடி; உயரம் 428 அடி. நதிப் படுகைக்குக் கீழே 230 அடி ஆழம் வெட்டி, கருங்கல் மட்டத்திலிருந்து அஸ்திவாரம் எழுப்பவேண்டும். 527 சதுரமைல் பரப்பில், 69,000 கோடி கனஅடி நீர் தேங்கும். உலகில் மிகப் பிரும்மாண்டமான போல்டர் (யு.எஸ்.) அணைக்கு அடுத்தபடியானது இதுவே. இந்த அணையிலிருந்து வடக்குக் கால்வாய் விசாகைத் துறைமுகம் வரை 135 மைலும்; தென்கால்வாய் கிருஷ்ணா நதியைத்தாண்டி குண்டூர் ஜில்லாவரையில் 215 மைலும் செல்லும்.

அமெரிக்க, பிரிட்டிஷ் நிபுணர்கள் இத்திட்டத்தை ஆராய்ந்தது தவிர, 1943-லிருந்து பூர்வாங்கப் பரிசீலனை கள் நடத்தி திட்டம் உருவாகியது. ஆனால் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற ரூ. 130 கோடி செலவும், 19வருஷ உழைப்பும், நம் நாட்டில் கிடைக்கும் சிமிண்ட், இரும்பு, எஃகு இவை பூராவும் தேவையாயிருக்குமாதலால் தற்சமயம் வேலை தொடங்க முடியாதென்று ஒத்திவைக்கப் பட்டிருக்கிறது. இதைவிடக் குறைந்த செலவில் புதுதிட்டம் வகுப்பது பற்றிப் புனராலோசனை செய்ய இந்திய சர்க்கார் முடிவு செய்துள்ளதாகத் தெரிகிறது.

கிருஷ்ணா-பெண்ணாறு திட்டம்:—கர்நூல், கடப்பை, சித்தூர், நெல்லூர், செங்கற்பட்டு, தென்னாற்காடு ஜில்லாக் களில் சுமார் 30 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்கு, ரூ. 78 கோடி செலவில் போடப்பட்டுள்ள இத்திட்டம் பரிசீலனையிலிருந்து வருகிறது. இத்திட்டப்படி ஹைதராபாத் எல்லையில் கிருஷ்ணா நதியில் அணைபோட்டு நீர்தேக்கி, புதுக்கால்வாய் மூலம் வட பெண்ணாற்றிற்குக் கொண்டுவந்து, அதன் பின் சென்னையருகிலுள்ள பூண்டி நீர்த்தேக்கத்துடன் கால்வாய் மூலம் பிணைக்கப்படும். அதற்கப்பால் பூண்டியிலிருந்து தெற்கே தென்னாற்காட்டில் பாயும் வெள்ளாறு வரை புதிய தொரு கால்வாய் வெட்டப்படும்.

கோசி அணைக்கட்டு :—நேபாளம், பீகாரில் பாயும் மலை நதியான கோசியை இரு இடங்களில் அணை கட்டித் தேக்கி வெள்ளச் சேதத்தைத் தடுக்கவும், 30 அல்லது 40 லட்சம் ஏகரா பாசனம் செய்யவும் சுமார் ரூ. 100 கோடி செலவில் போடப்பட்டுள்ள இத் திட்டம் 11 வருஷத்தில் நிறைவேறு மென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இதில் நேபாளத்தில் வராஹக்ஷேத்திரத்தில் கட்டும் அணை 750 அடி உயரம், 110 லட்சம் ஏகரா-அடி நீர்த்தேக் கம் கொண்டது; 10 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்கு வரும்.

இதற்கான திட்ட விவரம் தயாராக இன்னும் ஒரு வருஷமாகும்.

•

பீகாரில் சோப்ரா அருகில் கட்டும் இரண்டாம் அணைக்கான திட்ட விவரம் இன்னும் சில மாதங்களில் தயாராகும். ரூ. 30 கோடி செலவில், 3 அல்லது 4 வருஷங்களில் முடியக் கூடிய இத்திட்டம், 20 லட்சம் ஏகராவுக்கு பாசனமளிக்கும். இதைத் துரிதமாக நிறைவேற்ற மத்திய சர்க்கார் முனைந்துள்ளனர்.

இரு திட்டங்களும் பூர்த்தியானதும், கல்கத்தாவிலிருந்து நேராக கங்கை, கோசி வழியாக நேபாளத்திற்கு கப்பல் போக்கு வரத்துக்கு வழி ஏற்படும்.

தபதி பள்ளத்தாக்குத் திட்டம்:—பம்பாய் மாகாணத்தில் சூரத், புரோச் ஜில்லாக்களில் 1 லட்சம் ஏகருக்கு சாகுபடி செய்ய தபதிநதியில் அணை கட்டி, கால்வாய் வெட்டும் திட்டம் பரிசீலனையிலிருக்கிறது.

நர்மதை பள்ளத்தாக்குத் திட்டம்:—மத்திய மாகாணத்திலும், பம்பாயிலும் மொத்தம் 10 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்கான திட்டம்.

தபதி, நர்மதை திட்டங்கள் இரண்டும் சேர்ந்து ரூ. 200 கோடி செலவில், 15 வருஷத்தில் முடியுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பிரும்மபுத்திரா பள்ளத்தாக்குத் திட்டம்:—அஸ்ஸாமில் பிரும்மபுத்திரா நதியில் 11 அணைகள் கட்ட, ரூ. 50 கோடி செலவில் திட்டம். இவற்றில் டிஹாங், மானஸ் அணைக் கட்டுகளுக்குப் பூர்வாங்க பரிசீலனை நடந்துவருகிறது.

நாயாறு அணைக்கட்டு:—ஐ.மா. வில் கார்வால் ஜில்லாவில் நாயாறு நதியில் 600 அடி உயரமுள்ள அணை கட்டி, 14

லட்சம் ஏகரா-அடி நீர்த்தேக்கத்துக்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும். இதற்கு ரூ. 8.65 கோடி செலவாகும்.

•

ராமகங்கை அணை :—ஐ.மா. வில் ராமகங்கையில் அணை போடும் திட்டம் பரிசீலனையிலிருக்கிறது.

வேயின் கங்கை அணை :—ம.மா. வில் நெல் பயிராகும் கிழக்குப் பள்ளத்தாக்கில் வெயின் கங்கை நதியில், அணை போட திட்டமிருந்து வருகிறது.

சம்பல் பள்ளத்தாக்குத் திட்டம் :—சம்பல் நதியில் 3 இடங்களில் அணைகட்ட இந்தூர், மேவார், கோட்டா சமஸ்தானங்கள் திட்டம் போட்டிருந்தன. மத்திய பாரத், ராஜஸ்தான் சமஸ்தான யூனியன்கள் ஏற்பட்டபின், ஒரு கூட்டு போர்டின்கீழ் திட்டங்கள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

ஹைதராபாத் திட்டம் :—ரூ. 66 கோடி செலவில், கோதாவரி நதி, அதன் உபநதிகள்மீது 4 அணைகள் கட்டிக் கால்வாய்கள் வெட்டி, ஹைதராபாத் சமஸ்தானத்தில் புதிதாக சுமார் 14.5 லட்சம் ஏகராவுக்கு நீர்ப்பாசனமளிக்கத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் ஒரு பகுதியாக, கடம்நதியில் அணை போட்டு, 80 மைல் நீளக் கால்வாய் வெட்டுவதற்கு ரூ. 9.28 கோடி திட்டமொன்றின்படி ஏற்கனவே வேலை தொடங்கியாகிவிட்டது.

ஹைதராபாத்தின் மொத்தப்பரப்பான 5.3 கோடி ஏகரில், 3.6 கோடி ஏகர் நிலம் சாகுபடிக்கு லாயக்கானது. இதில் இப்போது 2.8 கோடி ஏகரில்தான் பயிர்செய்யப்படுகிறது. இதிலும் கால்வாய், குளம், கிணறுகள் மூலம் நீர்ப்பாசன வசதியுள்ளது 16 லட்சம் ஏகராதான்—அதாவது மொத்தத்தில் 6 சதவிகிதமேயாகும்.

சென்னை திட்டங்கள்

நம் மாகாணத்தில் மேலே கூறிய பெருந் திட்டங்களைத் தவிர வேறு பல சிறு திட்டங்களும், மத்யதரத் திட்டங்களும் உள்ளன. 1947-48 முதல் 1951-52 வரை 5 வருஷங்களில் ரூ. 7 கோடி செலவில் $2\frac{1}{2}$ லட்சம் ஏகரா பாயக்கூடிய 300 சிறு திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்படும். இதில் ரூ. 1.85 கோடி செலவில் 100 திட்டங்கள் ஏற்கெனவே சாங்ஷனாகியுள்ளன.

10,000 முதல் ஒரு லட்சம் ஏகரா வரை பாயக்கூடிய 23 நடுத்தரத் திட்டங்கள், ரூ. 30 கோடி செலவில் மொத்தம் சுமார் 5 லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரக் கூடியவையாகும். இதில் மூன்று கோதாவரி, கிருஷ்ணா, காவேரி டெல்டாக்களில் வடிகால் திட்டங்கள். மற்ற 20 திட்டங்களில் தமிழ் நாட்டில் சேர்ந்தவை: மேட்டூர் கால்வாய், அமராவதி (சேலம், கோவை); ஆரணி ஆறு (செங்கற்பட்டு); கட்டளை, புள்ளம்பாடி (திருச்சி); சாத்தனூறு (தென்னாற்காடு); வைகை (திருமங்கலம், மதுரை); மணிமுத்தாறு (திருநெல்வேலி).

கீழ் பவானி அணைத் திட்டம் கோவை ஜில்லாவில் சுமார் 2 லட்சம் ஏகராவை சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரும். பவானியில் வேலை நடந்து வருகிறது.

மலையாளத்தில் ரூ. 380 லட்சம் செலவில் 40,000 ஏகரா பாசனத்திற்கான மலம்புழைத் திட்டம் ஆரம்பமாகி விட்டது. இது 5 வருஷங்களில் முடியும்.

கடப்பை ஜில்லாவில் சுமார் ஒரு லட்சம் ஏகரா சாகுபடிக்கான கண்டிகோட்டை திட்டம் உள்ளது. அனந்தபூர் ஜில்லாவில் ஒரு லட்சம் ஏகராவை சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரக்கூடியது மத்திய பெண்ணாறு திட்டம்.

நீர்ப்பாசன திட்டநிர்மாணம், ஆராய்ச்சி :—இந்தியா பூராவுக்கும் நீர்ப்பாசன திட்டங்களை வகுக்கவும், யோசனை கூறவும் இரு ஸ்தாபனங்கள் உள்ளன. எல்லா மாகாணங்களின் நீர்ப்பாசன, மின்சார பிரதம இஞ்சினியர்களைக் கொண்ட மத்ய நீர்ப்பாசன போர்டு வருஷத்துக்கொரு முறை கூடி ஆலோசிப்பது தவிர, திட்டங்கள் சம்பந்தமான சஞ்சிகைகளை வெளியிடுகிறது. இதன்கீழ் ஆராய்ச்சி நிலையமொன்று பூனாவுக்கருகில் கடக்வஸலாவில் உள்ளது.

மத்ய நீர்ப்பாசன கமிஷன் என்பது (1945ல் ஸ்தாபிதம்) பல திட்டங்களைப் பரிசீலிப்பதும், புது திட்டங்களை வகுப்பதும், பல திட்டங்களில் எவற்றை முதலில் நிறைவேற்றுவதென்று முடிவு செய்வதும், பல மாகாணங்களுக்கிடையே ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்ப்பதுமான பல அலுவல்கள் கொண்டது.

சென்னைக்கருகில் பூண்டியில் ஒரு நீர்ப்பாசன ஆராய்ச்சி நிலையம் இருக்கிறது. 1945-ல் ஆரம்பமான இதில், பல அணைக்கட்டுகள், நதிகள் இவற்றின் மாதிரிகளைச் செய்துவைத்து, விஞ்ஞான முறைப்படி கணக்குகள் போட்டு, திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன.

மின்சார உற்பத்தி

இந்தியாவின் நீர்வளத்தை சாகுபடிக்குமட்டுமே வெகுவாகப் பயன்படுத்தி, நதி நீரோட்ட சக்தியைக் கொண்டு மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய வசதியை வெகு சொற்பமாகவே உபயோகித்திருக்கிறோம். நம் மொத்த ஜல சக்தி மூலம் மணிக்கு சுமார் 4 கோடி கிலோவாட் (kilowatt) மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யலாமாயினும், இப்போது சுமார் 5 லட்சம் கிலோவாட்தான் உற்பத்தியாகிறது. இப்போது

சர்க்கார் போட்டுள்ள பல திட்டங்களின்படி 1.43 கோடி கிலோவாட் உற்பத்திசக்தி ஏற்படும்.

•

பிரிவினைக்குப்பின் 1947-ல் மொத்த பவர் உற்பத்தி 13.5 லட்சம் கி.வாட்; இதில் ஜலசக்தி மின்சாரம் 4.9 லட்சம்; நிலக்கரி மூலம் 7.5 லட்சம்; எண்ணெய் மூலம் சுமார் ஒரு லட்சம்.

பிரிவினைக்குமுன் மொத்தமிருந்த 545 சப்ளை திட்டங்களில் 80 பாகிஸ்தானில் சேர்ந்துவிட்டது; ஆனால் அவற்றின் உற்பத்திசக்தி 5 சத விகிதமேயாகும். மிகுதி இந்தியாவிலுள்ள 465 திட்டங்களில் உற்பத்தி விகிதம் வருமாறு:—கம்பெனி சப்ளை 63 சத விகிதம்; சர்க்கார் சப்ளை 36 சத விகிதம்; முனிசிபல் சப்ளை 1 சத விகிதம்.

இந்தியாவின் மொத்த ஜனத்தொகையில் ஒரே சத விகிதம் கொண்ட கல்கத்தாவும், பம்பாயும் மட்டும் நாட்டின் மொத்த மின்சார உற்பத்தியில் பாதியை உபயோகிக்கிறது. ஒரு லட்சத்துக்கு மேல் ஜனத்தொகையுள்ள 49 நகரங்களில் எல்லாவற்றிலும் மின்சார சப்ளையுண்டு. 5.6 லட்சம் கிராமங்களில் சுமார் 1,300 கிராமங்களுக்கு (முக்கியமாக சென்னையிலும், மைசூரிலும் மட்டுமே) மின்சார வசதியுண்டு.

இந்தியாவில் முதல் ஜலமின்சார திட்டம் 1898-ல் டார்ஜிலிங்கில் நகர சப்ளைக்காகச் சிறிய அளவில் ஏற்பட்டது.

அடுத்தபடி 1902-ல் சிவசமுத்திரம் நீர்வீழ்ச்சியில் மின்சார உற்பத்தி செய்து, 92 மைல் தூரத்திலுள்ள கோலார் தங்க வயலுக்கு சப்ளை ஆயிற்று. இத்திட்டம் பின்னல் கிருஷ்ணராஜசாகர அணைத் திட்டத்தினலும், ஷிம்ஸா நீர்வீழ்ச்சித் திட்டத்தினலும் அபிவிருத்தியடைந்து மைசூர் கிராமங்களுக்கும், தொழிற்சாலைகளுக்கும் வெகுவாகப் பயன்படுகிறது. இம்மூன்றும் சேர்ந்து மொத்தம் 60,000 கி.வா. உற்பத்தி வசதியுள்ளது.

1904-ல் நீலகிரியில் காட்டேரி நதியில் சிறு அளவில் மின்சாரம் உற்பத்தியாகி, சர்க்கார் வெடிமருந்து பாக்டரிக்கு சப்ளையாகியது. 1905-ல் திருவாங்கூரில் கண்ணன் தேவன் மலை தேயிலைக் கம்பெனியாரால் மின்சார உற்பத்தி செய்யப் பட்டது. காஷ்மீரில் 1908-9ல் பாராமுலா அருகில் ஜீலம் நதியிலிருந்து மின்சாரம் உற்பத்தியாயிற்று.

இந்தியாவிலேயே மிகப்பெரிய ஜல மின்சார உற்பத்தித் திட்டங்களில் மூன்றுக்கு மூலகாரணம் ஸர் ஜாம்ஷெட்ஜி டாட்டா என்ற பிரபல பார்ஸித் தலைவராகும். 1915-ல் டாட்டா ஹைட்ரோ எலக்ட்ரிக் பவர் கம்பெனி ஏற்பட்டு பம்பாய்க்கருகில் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில் நீரைத்தேக்கி மின்சாரம் உற்பத்தி செய்து பம்பாய் நகரத்துக்கும், தொழிற்சாலைகளுக்கும் சப்ளை செய்தது. 1922-ல், ஆந்திரா வேலி பவர் சப்ளை கம்பெனியும், 1927-ல் புது டாட்டா பவர் கம்பெனியும் ஏற்பட்டு அதிக மின்சார சப்ளை வசதி உண்டாயிற்று. 1929-ல் இம் மூன்றும் ஒரே கம்பெனியாக்கப் பட்டு, பெரும்பங்கு வகிக்கும் டாட்டா வம்சத்தாரால் நிர்வகிக் கப்பட்டு வருகிறது. இம் மூன்றும் உற்பத்தி செய்யும் 2.3 லட்சம் கி.வா. இந்தியாவின் மொத்த ஜல மின்சாரத்தில் பேர்பாதியாகும்.

சென்னையில்

பம்பாய்க்கு அடுத்தபடி மின்சார உற்பத்தியில் நம் மாகாணம் இரண்டாவதாக விளங்குகிறது. பைகாரா, மேட் டூர், பாபநாசம் மின்சாரத் திட்டங்கள் ஒன்றுக்கொன்று இணைக்கப்பட்டு, 13 தென் ஜில்லாக்களுக்கு மின்சார வசதி கிடைக்கிறது. இந்த இணைப்புத் திட்டத்தில் சென்னையையும் சேர்க்க லைன் போடப்பட்டு வருகிறது. தற்சமயம் சென்னை நகருக்கு பேஸின் பிரிட்ஜிலுள்ள மின்சார உற்பத்தி நிலையத்திலிருந்து 'பவர்' கிடைக்கிறது. இக்கம்பெனி 1947-ல் சென்னை சர்க்காரால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. வட ஆந்திர ஜில்லாக்களுக்கும், ஸீடெட் ஜில்லாக்களுக்கும்

பிரதேசவாரி இணைப்புத் திட்டங்கள் ஏற்பாடாகி வருகின்றன.

•

நம்மாகாணத்தில் மின்சார உற்பத்தி 1.8 லட்சம் கி.வா. இதில் 99 சத விகிதம் சர்க்கார் திட்டங்களில் உற்பத்தி. ஆனால் வினியோக வேலையில் 30 சத விகிதம் லைசென்ஸ் பெற்ற கம்பெனிதாரிடம் உள்ளது. மாகாணத்திலுள்ள 1,360 கிராமங்களுக்கும், நகரங்களுக்கும் விளக்குப்போடவும், சுமார் 10,000 மின்சார பம்புகளை இயக்கி சாகுபடிக்கு உதவவும், சுமார் 1,200 கிராமக் கைத்தொழில்களுக்கும், பெரிய பருத்தி ஆலைகளுக்கும், சிமெண்ட் பாக்டரிகளுக்கும், தேயிலை பாக்டரிகளுக்கும் 'பவர்' பாய்கிறது.

இன்னும் மின்சார உற்பத்தியை 1952க்குள் இருமடங்காக்க ரூ. 25 கோடி செலவில் 5 வருஷத்திட்டம் ஒன்றுள்ளது. இதில் முக்கியமானது மச்கண்ட் திட்டம். இதனால் 52,000 கிலோவாட் புதிதாகக் கிடைக்கும். இதன் செலவில் ஒரிஸ்ஸா 30 சத விகிதமும், சென்னை 70 சத விகிதமும் ஏற்றுக் கொள்ளும். நெல்லூர் ஜில்லாவில் 5,000 கி.வா. சக்தியுள்ள தனி மின்சார நிலையம் கட்டப்படும். பேஸின் பிரிட்ஜில் 15,000 கி. வா. அதிகரிக்கவும், நீலகிரியில் மோயாறு நதித் திட்டத்தின் மூலம் 36,000 கி.வாட்டும், பைகாராவில் 27,000 கிலோவாட்டுக்குப் புது யந்திரங்களும், மதுரையில் 4000 கிலோவாட் நிலையமொன்றும் இத்திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்படும்.

புது, பெரிய திட்டங்கள்

இந்தியாவில் இப்போதுள்ள மொத்த உற்பத்திசக்தி மணிக்கு 22 லட்சம் கிலோ வாட் என்றும் இதன் மூலம் ஒரு வருஷத்தில் 550 கோடி கி. வா. உற்பத்தியாகிறதென்றும், ரூ. 300 கோடி செலவில், 10 வருஷங்களில் சர்க்காரின் புது நீர்ப்பாசன, மின்சார திட்டங்களின் மூலம் இன்னும் 30 லட்சம் கி.வா. உற்பத்தி சக்தி ஏற்படுமென்றும்

சமீபத்தில் மின்சார, மராமத்து மந்திரி ஸ்ரீ காட்கில் அறிவித்தார்.

புது திட்டங்களில் முக்கியமானவை வருமாறு:— கோசி நதித்திட்டத்தின்படி 18 லட்சம் கி. வா.; காளி நதி திட்டம் (பம்பாய்)—3.5 லட்சம்; பக்ரா அணை (கிழக்கு பஞ்சாப்)—1.6 லட்சம்; ராமபாதஸாகர்—ஒரு லட்சம்; துங்கபத்திரா—உறுதியாக 7000 கி.வா. வும், வருஷத்தில் 8 மாதங்களில் 14,000 கி.வா. கிடைக்கும்; கோய்ன அணைத்திட்டம் (பம்பாய்)—2.5 லட்சம் கி.வா.; ஜோக் நீர்வீழ்ச்சியில் (மைசூர்) தற்சமயம் 12,000 கி.வா. கிடைக்கிறது, இத்திட்டம் பூர்த்தியானதும் 1.2 லட்சம் கி.வா. கிடைக்கும்; ஹீராகுட் (ஒரிஸ்ஸா)—3.5 லட்சம்; சம்பல் அணைத் திட்டம் (இந்தூர்)—1.5 லட்சம் கி. வா.; நாயாறு அணைக்கட்டு (ஐ. மா.)—ஒரு லட்சம்; பிப்ரி அணைக்கட்டு (ஐ.மா.)—2.3 லட்சம்; தாமோதர நதித் திட்டம்—1.3 லட்சம்.

மேலே கண்ட திட்டங்களெல்லாம் பூர்த்தியான பின் இன்னும் 1.5 கோடி கி.வா. உற்பத்தி சக்தி (மணிக்கு) ஏற்படுமாம். கோசி திட்டம் ஒன்றுமட்டுமே இந்தியாவிலுள்ள எல்லா ரயில்களையும் ஓட்டக்கூடிய சக்தியளிக்குமாம்.

தாதுப் பொருள்களும் தொழில் வளர்ச்சியும்

உலோகப் பொருள்களில் இரும்பு, அலுமினியம், அப்ரகம், மாங்கனீசம், மாக்னசைட், தோரியம், டைடேனியம் இவை இந்தியாவில் ஏராளமாகக் கிடைத்து அதிகம் ஏற்றுமதியானாலும், தாமிரம், வெள்ளி, நிக்கல், பெட்ரோல், கந்தகம், ஈயம், துத்துநாகம், பாதரஸம், டங்ஸ்டன், பிளாடி

னம், கிராபைட், பொடாஷ் இவைகளுக்கு அயல் நாடுகளை நம்பியிருக்கவேண்டியிருக்கிறது. தொழில் உற்பத்திக்கு மூலப்பொருளான நிலக்கிரி முக்யமாக வங்காளம், பீகார், ஒரிஸ்ஸா, ஹைதராபாத், ம.மா., அஸ்ஸாம் பிராந்தியங்களிலேயே கிடைக்கிறது. இதனால் வேறிடங்களில் கிடைக்கும் கனிவர்க்கங்களை அபிவிருத்தி செய்ய முடியாமல் போகிறது. பெட்ரோல் அஸ்ஸாமில் மட்டும் சொற்பமே கிடைக்கிறது.

நிலக்கரி

இந்திய நிலக்கரிச் சுரங்கங்களில் மொத்தம் 2,000 கோடி டன் இருப்பதாயும், அதில் 450 கோடி டன் நல்ல ரகமென்றும், இது இன்னும் 150 வருஷங்களுக்குப் போதுமென்றும் மதிப்பிடப்படுகிறது. உலோகத் தொழிலில் ஈடுபடுத்தக்கூடிய சிறந்த நிலக்கரி 150 கோடி டன். இதில் பாதியளவே வெட்டியெடுக்கக் கூடியது. உலக உற்பத்தியில் நம் பங்கு 2 சத விகிதம்.

1948-ல் மொத்தம் சுமார் 303 லட்சம் டன் உற்பத்தி. 3,20,000 பேர் இச்சுரங்கத் தொழிலில் வேலை செய்கிறார்கள். மொத்தமுள்ள 1,000 சுரங்கங்களில் முக்கியமானவை ஜாரியா, ராணிகஞ்ஜ் சுரங்கங்கள்; மொத்த உற்பத்தியில் இவற்றின் பங்கு 72 சத விகிதம். மொத்த உற்பத்தியில் பீகாரில் 55 சத விகிதமும், வங்கத்தில் 28 சத விகிதமும், ம.மா. வில் 6 சத விகிதமும், ஒரிஸ்ஸா சமஸ்தானங்களில் 5 சத விகிதமும், ஹைதராபாத்தில் (சிங்கரேணியில்) 6 சத விகிதமும் கிடைக்கிறது. அஸ்ஸாம், ராஜபுதனத்திலும் கொஞ்ச அளவு கிடைக்கிறது. சமீபத்தில் விருத்தாசலம்-கடலூர் பிராந்தியத்தில் சுமார் 100 சதுரமைல் விஸ்தீரணத்தில் 80 அடி கனத்துக்கு பழுப்பு நிலக்கரி கண்டு பிடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலிருந்து வருஷவாரியில் ஒரு லட்சம் டன் வெட்டியெடுக்கலாம். இதில் 50 கோடி டன் கிடைக்குமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது. ஐ.மா.—நேபாள

எல்லையில் நிறைய நிலக்கரி இருப்பதாக கண்டுபிடிக்கப் பட்டிருக்கிறது. அஸ்ஸாமில் காரோமலைகளில் 100 கோடி டன் கிடைக்குமென்றும், இது பற்றிப் பரிசிலனை செய்ய இந்திய சர்க்கார் முடிவு செய்துள்ளதாகவும் தெரிகிறது.

கோதாவரி நதி பள்ளத்தாக்கில் உயர்தர நிலக்கரி கிடைக்குமாவென்று பரிசீலிக்கப் போவதாகவும் பரிசீலனை வெற்றி பெற்ருல் இரும்புத் தொழிற்சாலைவைக்க சாதகமா யிருக்கும் என்றும் கூறப்படுகிறது.

பெரும்பாலும் சுரங்கங்கள் தனிக் கம்பெனி வசமிருந் தாலும் ரயில்வே போர்டுக்குச் சொந்தமான பல சுரங்கங்கள் உண்டு. ம.மா. வில் காம்டி சுரங்கம் ஒன்றுதான் சர்க்கா ருக்குச் சொந்தமானது. இந்திய உற்பத்தியில் பெரும் பகுதி இந்தியாவிலேயே உபயோகப்பட்டு வருகிறது. மட்ட ரக நிலக்கரியைப் பயன்படுத்தி செயற்கை பெட்ரோலும், சாயப் பொருளும் உற்பத்தி செய்வதற்கு திட்டம் வகுக்கப் பட்டு வருகிறது.

இரும்பு

உலகத்திலேயே அதிகமான, உயர்தர இரும்புக்கனி இந்தியாவிலிருக்கிறது. முக்கியமாக பீகாரில் சிங்கபூம் ஜில்லாவிலும், அடுத்துள்ள மயூர்பஞ்ஜ், கியோன்ஜார், ஆகிய ஒரிஸ்ஸா சமஸ்தானங்களிலும், சுமார் 800 கோடி டன் இரும்புக்கனி இருக்கிறது. இது பல நூற்றுண்டு களுக்கு வரும். இதனருகில் ம.மா. வில் பஸ்தார் சமஸ் தானத்தில் அதே ரக இரும்பு 60 கோடி டன் இருக்கிறதாம். மைசூரில் மட்டரக இரும்புக்கனி நிறைய இருக்கிறது. ஆனல் சிங்கபூம் கனி போல வெட்டியெடுக்கும் பாறையில் 60 சத விகிதத்திற்குமேல் இரும்பு கிடைக்கும் கனி, மைசூரில் சுமார் 3 அல்லது 6 கோடி டன் கிடைக்கும்; 55 சத விகித இரும்பு கிடைக்கும் கனி சுமார் 10 கோடி டன். பீகாரில் நவமண்டியில் உள்ள டாடா கம்பெனியின் இரும்புச் சுரங்கம் ஆசியாவிலேயே மிகப் பெரியது.

நமது மாகாணத்தில் சேலம், திருச்சி ஜில்லாக்களில் சுமார் 30 கோடி டன் இரும்பு கிடைக்குமென்று சமீபத்தில் மதிப்பிடப்பட்டது. • இங்குள்ள பாறைகளில் 40 சத விகிதத்துக்கு மேல் இரும்பு கிடைக்கும். இரும்பு பிரிக்கும் முறைக்கு வேண்டிய குரோமைட், சுண்ணாம்புக்கல் இங்கேயே கிடைக்கிறது. சாந்தூர் சமஸ்தானத்தில் 13 கோடி டன் உயர்தரக் கனி கிடைக்கும். கர்நூல் ஜில்லாவில் சுமார் 30 லட்சம் டன் உயர்தரக் கனிகள் உள்ளன. இவையெல்லாம் இன்னும் உற்பத்திக்கு வரவில்லை.

இந்திய இரும்புச் சுரங்கங்களில் 16,000 பேர் தொழிலாளிகள். வருஷத்தில் சுமார் 25 லட்சம் டன் இரும்புக்கனி உற்பத்தி.

பல்லாயிரம் வருஷங்களாகவே இரும்புக் கனியை வெட்டியெடுத்து, புடம் போட்டு இரும்பு சாமான்கள் இந்தியாவில் செய்யப்பட்டு வந்துள்ளது. 1830-ல் பறங்கிப் பேட்டையில் ஜே. எம். ஹீத் என்பவர் ஏற்படுத்திய நவீன இரும்பு, எஃகு தொழிற்சாலையும், கோவையிலும், மலையாளத்திலும் ஏற்பட்ட இரு உருக்கு சாலைகளும், நஷ்டமடைந்து 1866-67-ல் மூடப்பட்டன. 1889-ல் வங்காளத்தில் குல்டி என்ற ஊரில் வங்காள இரும்புக் கம்பெனி என்ற பிரிட்டிஷ் கம்பெனியின் இரும்புத் தொழிற்சாலை ஏற்பட்டது. இரும்பிலிருந்து எஃகு உற்பத்தி செய்யும் வேலை டாடா கம்பெனியாரால் 1912-ல் ஸக்சியில் முதல் முதலாகத் தொடங்கப்பட்டது. இதுவே இன்று ஜாம்ஷெட்பூர் என்ற பெருந் தொழிற்சாலை நகரமாகியிருக்கிறது. வருஷவாரியில் 8.5 லட்சம் டன் எஃகு உற்பத்திக்கு இங்கு வசதியுண்டு.

1939-ல் ஸ்டீல் கார்ப்பரேஷன் ஆப் பெங்கால் என்ற பிரிட்டிஷ் கம்பெனி எஃகு உற்பத்தி செய்தது. வருஷத்திற்கு 2.5 லட்சம் டன் எஃகு இதன் தொழிற்சாலையில் உற்பத்தி.

1921-ல் மைசூரில் பத்ராவதியில் இரும்புத் தொழிற் சாலை ஆரம்பமாயிற்று. 1934-ல் எஃகு தொழிற்சாலை சேர்க்கப்பட்டது. இதன் வருஷ உற்பத்தி 25,000 டன் எஃகு. விறகுக் கரிகொண்டு இங்கு இரும்பு உருக்கப்படுகிறது.

இவை தவிர, பழைய இரும்புச் சாமான்களிலிருந்து எஃகு சாமான்கள் உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் பலவுண்டு. இவற்றில் ஒன்று நாகையில் இருக்கிறது.

சென்ற யுத்த காலத்திலும் பின்பும், இந்தியாவில் உயர்தர எஃகும், யுத்த தளவாடங்களும், ரயில்வே வண்டிகளுக்கான சக்கரங்கள், இருசுகள் முதலியவைகளும், எஞ்சின்களும், பாய்லர்களும் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. ஜமால்பூர், ஆஜ்மீர் ரயில்வே ஓர்க்ஷாப்புகளைத் தவிர, டாடா கம்பெனியாரும் என்ஜின் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டிருக்கின்றனர். சித்தரஞ்ஜன் ரயில்வே ஓர்க்ஷாப்பில் 1951-ல் முழு சுதேசி ரயில் எஞ்ஜின் செய்யப்படும்.

டாடா கம்பெனியின் இரும்புத் தொழிற்சாலை, நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் உள்பட மொத்த மூலதனம் ரூ. 36.8 கோடி. பெங்கால் ஸ்டீல் கார்ப்பரேஷன்—ரூ. 14.4 கோடி. பத்ராவதி கம்பெனி—ரூ. 2.1 கோடி.

இந்தியாவில் 1947-48-ல் 15.4 லட்சம் டன் இரும்பும், 12.6 லட்சம் டன் எஃகும், வார்ப்பட இரும்பும், உயர்தர எஃகு 8.9 லட்சம் டன்னும் உற்பத்தி. உலக உற்பத்தி 13 கோடி டன் எஃகில், யு.எஸ்.ஸில் 8 கோடியும், பிரிட்டனில் 1.3 கோடியும், இந்தியாவில் சுமார் 13 லட்சமும் ஆகும்; அதாவது ஒரு சத விகிதம்.

இப்போதுள்ள எஃகு தொழிற்சாலைகளை விஸ்தரித்து சுமார் 4.4 லட்சம் டன் அதிக உற்பத்திக்கு ஏற்பாடு செய்வது தவிர, புதிதாக சர்க்கார் மூலதனம் போட்டு வருஷ வாரியில் 10 லட்சம் டன் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய தொழிற்சாலை அமைப்பது பற்றி திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இத்

தொழிற்சாலை ம.மா. வில் வைக்கப்படலாமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சென்னையில் இத்தொழிற்சாலையை வைக்கலாமென்ற கோரிக்கை நிராகரிக்கப்பட்டதன் பேரில், சென்னை சர்க்கார் சொந்த ஹோதாவில் இங்கு தொழிற்சாலை ஏற்படுத்த உத்தேசித்திருக்கிறார்கள். சென்னைக்கு அருகில் நிலக்கரி வசதியில்லாவிடினும், மின்சாரத்தை உபயோகித்துக்கொள்ளலாமென்று ஸர் எம். விசுவேச்வரய்யா சொல்லுகிறார்.

இரும்பு யந்திரங்களை இந்தியாவிலேயே உற்பத்தி செய்வதற்கு ரூ. 12 கோடி செலவில் 4 வருஷத்தில் ஒரு தொழிற்சாலை ஏற்படுத்த சுவிஸ் கம்பெனியுடன் இந்திய சர்க்கார் ஒப்பந்தம் செய்திருக்கிறது. இதில் வருஷவாரியில் ரூ. 8 கோடி பெறுமானமுள்ள யந்திரங்கள் செய்யலாம்.

மாங்கனீசம்

எஃகு, ரசாயனப்பொருள், பாட்டரிகள் உற்பத்திக்கு உபயோகப்படும் மாங்கனீசம் ரஷ்யாவுக்கு அடுத்தபடி இந்தியாவிலேயே உற்பத்தியாகிறது. மத்திய மாகாணத்தில் தான் இந்திய உற்பத்தியில் 65 சத விகிதம். பம்பாய், பீகார், ஒரிஸ்ஸா, சென்னையில் மீதி உற்பத்தி. 1947-ல் மொத்தம் 4,5 லட்சம் டன் உற்பத்தி. நமது மாகாணத்தில் விசாகையிலும், சாந்தூரிலும் கிடைக்கிறது.

தங்கம்

இந்தியாவில் தங்க உற்பத்தியில் 90 சத விகிதம் மைசூரிலிருக்கும் கோலார் தங்க வயல்களில் கிடைக்கிறது. 1939-ல் 3,17,000 அவு. கிடைத்து, பிறகு குறைந்து வந்து, 1947-ல் மொத்த உற்பத்தி 1,71,700 அவுன்ஸ். இச்சுரங்கத்தின் தென் திசையில் உள்ள குப்பம் (சித்தூர் ஜில்லா) தாலூக்காவில் சமீப வருஷங்களில் சொற்ப தங்கம் வெட்டியெடுக்கப்பட்டது. 1910-25-ல் அனந்தபூர் ஜில்லாவில் ராமகிரி அருகில் கொஞ்சம் கிடைத்தது. மலையாளத்

தில் வயநாடுப் பிராந்தியத்தில் அருவிகளில் மணலுடன் கலந்து கொஞ்சம் தங்கம் கிடைக்கிறது. நீலாம்பூர் ஜமீனில் பாறையுடன் கலந்த தங்கத்தை வெட்டியெடுக்க முடியுமா என்பதை ஆராய கம்பெனிக்கு லைசென்ஸ் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

கோலார் தங்க வயல்களிலுள்ள 4 பிரிட்டிஷ் சுரங்கக் கம்பெனிகளும், இனிமேல் மைசூரிலேயே ரிஜிஸ்டர் செய்யப்பட்ட புது கம்பெனிகளாகி தங்க உற்பத்தி செய்யவேண்டுமென்று புதிதாக சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

கோலார் வயல்களைத் தவிர, மைசூரின் வடமேற்குப் பகுதியில் பலவிடங்களில், முக்கியமாக தும்கூர் ஜில்லாவிலும் வேறு ஐந்தாறு இடங்களிலும் தங்கம் இருப்பதை எடுக்க 1944 லிருந்து சர்க்கார் இலாகாவின் கீழ் முயற்சி நடந்து வருகிறது. இதற்குப் புது யந்திரங்களை வரவழைத்தும், மின்சார வசதி செய்து தந்தும், உற்பத்தியை அதிகரிக்க 1947-லிருந்து 10 வருஷ திட்டத்தின் கீழ் வேலை நடந்து வருகிறது.

அப்ரகம்

முக்கியமாக மின்சாரக் கருவிகள் செய்ய உபயோகப்படும் அப்ரகம் (மைகா) உலக உற்பத்தியில் முக்கால் பங்கு இந்தியாவில் கிடைக்கிறது. பீகார் சுரங்கங்கள், நெல்லூர் சுரங்கங்கள் இவற்றில் உயர்தர அப்ரகம் கிடைக்கிறது. மட்டரக அப்ரகமும், பழைய அப்ரகமும், வர்ணம், ரப்பர் தொழில்களில் உபயோகப்படுகிறது. நெல்லூர் ஜில்லாவில் 40 மைல் நீளம் 10 மைல் அகலப் பிரதேசத்தில் 150 குத்தகைச் சுரங்கங்களில் பேர்பாதியில்தான் வேலை நடக்கிறது. விசாகை, மேல் கோதாவரி, கிருஷ்ணா, சேலம், நீலகிரி, கோவை, மலையாளம் ஜில்லாக்களில் சில சுரங்கங்கள் உண்டு. 1947-ல் மொத்த உற்பத்தி சுமார் 6,000 டன்.

சென்னையில் கிடைக்கும் பச்சை மைகாவைவிட, பீகாரில் கிடைக்கும் ரூபி (சிவப்பு) மைகாதான் ஏற்றுமதி

வர்த்தகத்தில் முக்கியமானது. 'அப்ரக பஸ்மம்' என்ற டாணிக்கைத் தவிர, நவீன மின்சார உற்பத்திச் சாலை களிலும், விமான மோட்டார்களிலும், ரேடியோ டிரான்ஸ் மிட்டர்களிலும், 'இன்ஸுலேட்டராக' இது உபயோகப்படு கிறது. அதாவது உஷ்ணம், மின்சார சக்தி இவை பாய் வதைத் தடுக்க யந்திரங்களுக்கிடையே 'வாஷர்'களாகப் பயன் படுகிறது.

யுத்த காலத்தில் மைகாவின் உபயோகம் அதிகரித்தது. இதற்கு மாற்றாகப் பல செயற்கைப் பொருள்கள் ஏற்பட் டாலும், அவை இதற்கு ஈடாவதில்லை. இந்திய உற்பத்தியில் பெரும் பகுதி ஏற்றுமதியாகிவிடுகிறது.

நெல்லூர் ஜில்லாவில் கூடூர், சென்னூர் இவற்றில் சுமார் 50 பாக்டரிகளில் மைகா தகடுகள் வெட்டி சுத்தம் செய்யப் படுகின்றன.

மண்ணெண்ணெய்

இந்தியாவில் அஸ்ஸாமிலுள்ள திக்பாயில் $2\frac{1}{2}$ ச. மைல் பரப்புள்ள எண்ணெய் வயல்களில் மட்டுமே பெட்ரோலியம் என்ற மண்ணெண்ணெய் எடுக்கப்படுகிறது. 4,000 தொழி லாளர் வேலை செய்யும் இங்கு 1947-ல் மொத்தம் சுமார் 652 லட்சம் காலன்கள் உற்பத்தியாயிற்று. இதிலிருந்து விமான, மோட்டார் பெட்ரோலும், கிரஸின் எண்ணெயும் எடுக்கப்படுகிறது. 1947 ஆகஸ்டு முதல் 1948 ஜூலை முடிய சுமார் 116·3 லட்சம் காலன் கிரஸின் ஆயிலும், 134 லட்சம் காலன் பெட்ரோலும் கிடைத்தது. மாத வாரியில் 10 லட்சம் காலனுக்கு மேல் பெட்ரோலும், சுமார் 9.5 லட்சம் காலன் கிரஸின் ஆயிலும் எடுக்கப்படுகிறது.

இந்தியாவின் தேவையில் 7 சத விகிதமே இங்கு உற்பத்தியாகிறது. கட்ச், கத்தியவார், அஸ்ஸாமிலுள்ள சிவன்ஸியாரி, காஸிமர் பள்ளத்தாக்குகள், கிழக்கு பஞ்சாபில் ஜ்வாலமுகி தீரம், திரிபுரா சமஸ்தானம் ஆகிய

இடங்களில் பர்மா ஷெல் கம்பெனியாரால் மண்ணெண்ணெய் கிடைக்குமா என்பதைப்பற்றி பரிசோதனை நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

•

தற்சமயம் அஸ்ஸாமிலுள்ள இரு தொழிற்சாலைகளில் மட்டுமே, எண்ணெய் சுத்தம் செய்யப்பட்டு வருகிறது. இன்னும் ரூ. 10 கோடி செலவில் இந்திய சர்க்கார் பாதிப் பங்கு முதல் போட்ட எண்ணெய் சுத்திச்சாலை ஒன்று விசாகையில் அமைக்கப்படும். பம்பாயில் மற்றொரு பாக்டரி அமைக்கப்படும்.

இந்தியாவில் பெட்ரோலியம் அதிகம் கிடைக்காததால், மட்ட ரக நிலக்கரியை உபயோகித்து செயற்கைபெட்ரோல் செய்யத் திட்டமுள்ளது. பீகாரில் ஏற்பட விருக்கும் இத் தொழிற்சாலையில் ஒரு லட்சம் டன் பெட்ரோலும், அதில் 75,000 டன் விமான பெட்ரோலும், உற்பத்தியாகுமாம்.

இது தவிர, கரும்புச் சக்கை முதலிய மரச் சக்கைகளி லிருந்து எடுக்கப்படும் பவர் சாராய உற்பத்தியை 1951-க்குள் 40 லட்சம் டன்னுக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதையும், பெட்ரோலையும் 80 : 20 என்ற அளவில் கலந்து மோட்டார் ஓட்டலாம்.

விறகுக் கரியிலிருந்து எடுக்கும் 'கரி காஸை' மோட் டாருக்கு உபயோகிக்கும் முறை சென்ற யுத்தகாலத்தில் வெகுவாகப் பரவியுள்ளது. இதனாலும் பெட்ரோல் பஞ் சத்தை சமாளிக்கலாம்.

அலுமினியம்

இந்தியாவில் அலுமினியம் எடுக்கும் பாக்ஸைட் என்ற மூலப்பொருள் 25 கோடி டன் வெட்டியெடுக்கக் கூடியதாக இருக்கிறது. ம.மா.வில் ஜபல்பூர், பாலாகாட் ஜில்லாக் களிலும், பம்பாயில் தாணா, கெய்ரா, பெல்காம், கோலாப்பூர்

ஜில்லாக்களிலும், பீகாரில் ராஞ்சியிலும், நமது மாகாணத்தில் சேர்வராயன் மலைகளிலும் கிடைக்கிறது. இன்னும் நீலகிரி, பழனி மலைகளிலும், ஆந்திர ஜில்லாக்களிலும் கிடைக்கலாமென்று தெரிகிறது.

இந்திய அலுமினிய கம்பெனியார் முதல் முதலாக, 1943-ல், கனடாவிலிருந்து இறக்குமதி செய்த அலுமினு என்ற பௌடரை உருக்கி, திருவாங்கூரிலுள்ள ஆலவாயில் தம் பாக்டரியில் அலுமினியம் உற்பத்தி செய்தனர். பீகாரில் மூரி என்ற இடத்தில் இவர்களுக்குச் சொந்தமான பாக்டரியில் 1947-லிருந்து அலுமினியக் கனியிலிருந்து (பாறையை உருக்கி) அலுமினு எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அலுமினியம் கார்ப்பரேஷன் ஆப் இந்தியா என்ற மற்றொரு கம்பெனியார் 1944-லிருந்து இத்தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவர்களது பாக்டரி அஸன்ஸாலில் (மேல் வங்கம்) இருக்கிறது. 1947-ல் இரு கம்பெனிகளின் உற்பத்தி சுமார் 4,000 டன். அலுமினியத் தகடுகள் செய்யும் தொழிற்சாலைகளையும் இவை ஏற்படுத்தியுள்ளன. இக்கம்பெனிகளுக்கு மூன்று வருஷங்களுக்கு மான்ய சகாயம் செய்வதென்று சமீபத்தில் இந்திய சர்க்கார் தீர்மானித்துள்ளது.

பலவருஷங்களுக்கு முன்பே, இறக்குமதியான அலுமினியத் தகடுகளைக் கொண்டு பாத்திரங்கள் செய்யும் தொழில் இந்தியாவில் ஏற்பட்டது. 1912-ல் முதல் தொழிற்சாலை சென்னையில் ஏற்பட்டது. பிற்பாடு ஏற்பட்ட பல கம்பெனிகளில் 1918-ல் ஏற்பட்ட ஜீவன்லால் கம்பெனி முக்கியமானது. கல்கத்தாவில் பிரதம பாக்டரியும், ஏடென், ரங்கூனிலும் பிராஞ்சுகள் கொண்ட இது, 1919-ல் ஒரு கனடிய கம்பெனியுடன் இணைக்கப்பட்டது. 1939-ல் சென்னை அலுமினிய கம்பெனியை இது வாங்கிக் கொண்டது.

வெகு காலமாகப் பாத்திரங்களுக்கு உபயோகமாகி வந்த அலுமினியம், சமீப காலத்தில் தொழில் வளர்ச்சியில்

பல தரப் பட்ட முக்கிய உபயோகத்திற்கு வந்துள்ளது. மெல்லிய தகடுகளைக் கொண்டு வெண்ணெய், சிகரெட், தேயிலை முதலியவை 'பாக்கிங்' செய்யப்படுகின்றன. அலுமினிய பவுடரை பெயின்டில் கலந்து இரும்பு சாமான்களுக்குப் பூசி அவை துருப் பிடிக்காமல் செய்யப்படுகிறது. விமான சாமான்கள் பலவும் அலுமினியத் தகட்டினுல் செய்யப்படுகின்றன. மின்சார கேபிள்களுக்கும், தாமிரத்தை விட இது அதிகத் தரமானது.

தாமிரம்

பீகாரில் சிங்கபூம், பாராகுண்டா என்ற இடங்களிலும், ஜெய்பூரில் சேத்ரியிலும், ஸிக்கிம், மைசூர் சமஸ்தானங்களிலும், சேலத்திலும் தாமிரக் கனி இருக்கிறது. ஆனல் சிங்கபூமில் மட்டும் தான் கனி எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. 1947-ல் 3.2 லட்சம் டன் எடுக்கப்பட்டது. நெல்லூர் ஜில்லாவில் முன்பு ஓரளவு வெட்டியெடுக்கப்பட்ட தாமிரம் இன்னும் கிடைக்கலாமென்று தெரிகிறது. கோவை, குண்டூர் ஜில்லாக்களில் பல வருஷங்களுக்கு முன் தாமிரம் வெட்டியெடுக்கப்பட்டதுண்டு.

இந்திய காப்பர் (தாமிர) கார்ப்பரேஷன் என்ற கம்பெனியார் 1928 முதல் சிங்கபூம் சுரங்கங்களிலிருந்து கனி வெட்டி, தாமிரக் கம்பிகளும், பித்தளைத் தகடுகளும் செய்து வருகின்றனர். 1939-லிருந்து புது தொழிற்சாலைகள் பல முக்கியமாக பம்பாயில் ஏற்பட்டு, தகடுகள் செய்து வருகின்றன. ரயில் எஞ்சின்களுக்கு வேண்டிய தாமிரத் தடிகள் ஜெய்பூரிலும், மின்சாரக் கம்பிகள் கல்கத்தாவிலும் உற்பத்தியாகின்றன.

முன்பெல்லாம் ஏற்றுமதியாகி வந்த பழைய சாமான்களை இப்போது உள்நாட்டிலேயே உருக்கி, மீண்டும் உபயோகப்படுத்தும் தொழிற்சாலைகள் யுத்தத்திற்குப் பின் பல ஏற்பட்டுள்ளன. இவற்றில் கலப்படங்களான பித்தளை, வெங்கல சாமான்கள் செய்யப்படுகின்றன.

தாமிரம், அலுமினியத் தகடுகள் செய்யும் தொழிற் சாலை ஒன்றை ஆலவாயில் அமைக்க ஏற்பாடாகி வருகிறது.

காரீயம் :—ஜெய்பூர் சமஸ்தானத்திலும், உதயபுரியிலுள்ள ஸாவார் சுரங்கங்களிலும், குஜராத்திலுள்ள சோடா உதயபுரியிலும், பீகாரில் ஹஜாரிபாக்கிலும் காரீயம் கிடைக்கிறது. நம் மாகாணத்தில் கடப்பை, கர்நூல், குண்டூர் ஜில்லாக்களில் முன்பு சொல்பமாக இது வெட்டியெடுக்கப் பட்டது. இனியும் இதுபற்றிப் பரிசீலனை செய்து பார்க்கலாமென்று சொல்லப்படுகிறது.

ஜெய்பூர் சுரங்கத்தில் கிடைக்கும் காரீயக் கனியை உருக்க, பீகாரில் நிலக்கரி கிடைக்குமிடத்தில் கட்ராஸ்கரில் ஒரு உருக்குச்சாலை ஏற்பட்டுள்ளது. இது தவிர, கல்கத்தாவில் காரீயத் தகடுகள் செய்யப்பட்டு (அலுமினியத் தகடுகளுடன்) தேயிலைப் பொட்டணங்களுக்கு உபயோகப்படுகிறது.

துத்துநாகம் :—ஸாவார் சுரங்கங்களில் காரீயத்துடன் துத்துநாகமும் கிடைக்கிறது. காஷ்மீரில் ரியாஸி ஜில்லாவிலும் உண்டு. நம் மாகாணத்தில் கடப்பை, கர்நூல் ஜில்லாக்களிலும் இக்கனி இருப்பதாகத் தெரிகிறது.

12 லட்ச ரூபாய் செலவில் ஸாவார் சுரங்கங்களில் துத்துநாகம் எடுப்பது பற்றி இந்திய சர்க்கார் செய்த பரிசீலனை யுத்த முடிவில் கைவிடப்பட்டது. இப்போது ஒரு கம்பெனியாரிடம் இச் சுரங்கங்கள் குத்தகைக்கு விடப்பட்டுள்ளன.

அண்டிமனி :—முக்கியமாக சித்ரால் சமஸ்தானத்தில் (பாகிஸ்தான்) கிடைக்கும் இக்கனியை உருக்கிப் பயன்படுத்த பம்பாயில் ஒரு தொழிற்சாலை ஏற்பட்டுள்ளது. இது தவிர கிழக்கு பஞ்சாபில் இது கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. நம் மாகாணத்தில் கடப்பை, கர்நூலிலும் இக்கனி இருப்பதாகத் தெரிகிறது.

வெள்ளீயம் :—இந்நாட்டில் பல விடங்களில் சொல்ப அளவில் இருந்தாலும், இது உபயோகத்திற்கு வரவில்லை. முக்கியமாக பீகாரில் ஹஜாரிபாக் ஜில்லாவில் இருக்கும் ஈயம் கூட வெட்டியெடுக்கப்படவில்லை.

மேலே கண்ட இரும்பு தவிர்த்த இதர உலோக வகைகளில், அலுமினியம், தாமிரம், அண்டிமனி முதலியன நம் நாட்டில் போதிய அளவு உண்டு; காரீயம், துத்துநாகம், வெள்ளீயம் முதலியவை சுயதேவைக்குப் போதாது. யுத்த காலத்திலும், பின்பும் புது தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டு அபிவிருத்தி யடைந்துள்ளனவாயினும், இந்த உலோகங்களும் சரக்குகளும் இப்போதும் ஏராளமாக இறக்குமதியாகின்றன.

இதர தாதுப் பொருள்கள்

மானஸைட் :—திருவாங்கூர் மேல்கரையில் சுமார் 100 மைலுக்கு உள்ள மணலில் சுமார் 6 சத விகித அளவில் 'மானஸைட் மண்' இருக்கிறது. 1909-ல் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட இது, வெகுகாலமாக பிரேஸிலில் எடுக்கப்பட்டு வந்த மான்ஸைட் மணலைவிட தரத்தில் உயர்ந்தது. உலகிலேயே அதிக அளவில் (88 சத விகிதம்) இங்கு கிடைக்கிறது.

இதிலிருந்து எடுக்கும் தோரியம், 'காஸ்லைட் மான்டில்' கள், விசேஷ நுட்பக் கண்ணாடிகள் முதலியன செய்வதற்காக வெகுகாலமாக ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு வருகிறது. 1938-ல் 5,200 டன்னும், 1944-ல் 2,000 டன்னும் உற்பத்தி.

சமீப காலத்தில் அபிவிருத்தியடைந்த அணுதுண்டு சக்தி உற்பத்திக்கு, 'யுரேனிய'யத்துக்குப் பதிலாக தோரியம் பயன்படுமாதலால் இதன் முக்யத்வம் அதிகரித்திருக்கிறது. தோரியம் தவிர ஸீரியம் முதலிய பல அபூர்வ

மண் சத்துக்களும் இம்மண்ணில் கிடைக்கிறது. இவை கெட்டி உலோக உற்பத்தியில் பயன்படும்.

மானஸைட் மணலை இங்கேயே ரசாயன முறையில் பக்குவம் செய்து, தோரியம் முதலியவை எடுப்பதற்காக, இந்திய—திருவாங்கூர் சர்க்கார்களின் கூட்டு கார்ப்பரேஷன் ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கான தொழிற்சாலையை இன்னும் ஒரு வருஷத்தில் அமைத்துத் தொழில் நடத்த, இரு பிரஞ்சு கம்பெனிகளுடன் 15 வருஷ உடன்படிக்கை கையெழுத்தாகியுள்ளது. திருவாங்கூர் தவிர திருநெல்வேலி ஜில்லா, வால்டேர், பெங்களூர் பகுதிகளிலும் மானஸைட் இருக்கிறது.

இல்மனைட் :—திருவாங்கூர் கடற்கரை மண்ணில் மானஸைட் தவிர, இல்மனைட் என்ற கரும் மணல் மொத்தத்தில் 75 சதவிகிதமாகக் கலந்து கிடைக்கிறது. 1947-ல் 2.5 லட்சம் டன் உற்பத்தி. இன்னும் திருநெல்வேலி, ராமநாதபுரம், தஞ்சை, விசாகை கடற்கரைகளிலும் இம்மணல் கிடைக்கிறது.

இதன் முக்கிய உபயோகம் ஈயவெள்ளை வர்ண உற்பத்தியாகும்; காரீயத்துக்குப் பதில் இது சமீப காலத்தில் வெகுவாகப் பயன்பட்டுவருகிறது. இதிலிருந்து கிடைக்கும் 'டைடேனியம்' உயர்தர எஃகு உற்பத்திக்கும் அவசியம்.

குரோமைட் :—இரும்புடன் கலந்து துருப்பிடிக்காத எஃகு (stainless steel) செய்யவும், குரோமியத் தகடுகள், தொழிற்சாலைகளிலுள்ள பேரடுப்புகளுக்குக் கவசமாகவும், முழுக்கற்களாகவும் செய்யவும், ரசாயனப் பொருள்கள் செய்யவும் உபயோகமாகும் இது இந்தியாவில் முக்கியமாக மைசூரிலும், பீகார்—ஒரிஸ்ஸாவிலும் (சிங்கபூம் ஜில்லாவில்) உற்பத்தியாகிறது. விஜயவாடா அருகில் 50,000 டன்னும், திருச்செங்கோடு தாலுக்காவில் 3 லட்சம் டன்னும் எடுக்கலாமென்று கூறப்படுகிறது.

1939-ல் மைசூரில் சுமார் 31,000 டன்னும், சிங்கபூமில் 4,500 டன்னும் எடுக்கப்பட்டது. யுத்தத்துக்கு முன் இது பெரும்பாலும் ஏற்றுமதியானதுடன், குரோமைட் கற்கள் செய்ய ஓரளவு உபயோகமாகியது. யுத்த காலத்தில் இதிலிருந்து ரசாயனப் பொருள்கள் செய்ய ஒரு டஜன் கம்பெனிகளும், குரோம் ஸ்டீல் செய்யும் தொழிலும் ஏற்பட்டன.

மாக்னிஸைட்: முக்கியமாக ஸ்டீல், செம்பு உருக்கும் பேரடுப்புகளுக்கும், தீப்பிடிக்காத தடுப்புகள், விசேஷ சிமிண்ட், செயற்கைக் கற்கள் முதலியன செய்ய அவசியமான இப்பொருள் சேலம், மைசூர், ராஜபுதனம், காஷ்மீர், பீகார் முதலிய இடங்களில் கிடைக்கிறது. சுமார் அரை நூற்றூண்டாக சேலம் நகருக்கருகில் வெட்டியெடுக்கப்படும் இப்பொருள் 100 அடி ஆழத்திற்குள் சுமார் 8 கோடி டன் கிடைக்கலாம். திருச்சிருப்பள்ளி, சிரங்கானூர் ஆகிய இடங்களில் 50 அடி ஆழத்திற்குள் சுமார் 5 லட்சம் டன் கிடைக்கலாம். 1944-ல் 42,000 டன் உற்பத்தியாகி, 11,000 டன் ஏற்றுமதியாயிற்று.

கிராபைட் (Graphite):—பென்ஸில், மின்சார பாட்டரிகள் இவைகளில் உபயோகப்படும் இது மேல் கோதாவரி, கீழ்கோதாவரி, விசாகை ஆகிய ஜில்லாக்களிலும், குருவிக்குளம் ஜமீனிலும் (திருநெல்வேலி) கிடைக்கிறது.

சுண்ணும்புக்களி (Gypsum):—சிமிண்டு, பிளாஸ்டர், வர்ணம் முதலியவை உற்பத்திக்கு முக்கியம். இந்தியப் பிரிவினையால் மேற்கு பஞ்சாபில் உள்ள 10 கோடி டன் நஷ்டம். பீகாரில் ஸிந்திரியில் கட்டப்படும் உரத் தொழிற்சாலைக்கு தினசரி 2,000 டன் தரக்கூடிய வசதி வேண்டியிருக்கிறது. இதற்காக நடந்த ஆராய்ச்சியின் பயனுக திருச்சியில் 150 லட்சம் டன்னும், ராஜபுதனத்தில் 150

லட்சம் டன்னும் கிடைக்குமென்று தெரிகிறது. லால்குடி, பெரம்பளூர் தாலுக்காக்களில் சுமார் 22 சதுர மைல் பரப்பில் இது கிடைக்கும். இது தவிர, பழவேற்காடு ஏரிக்கரையிலும், பக்கிங்ஹாம் கால்வாய் ஓரமாக குண்டூர் ஜில்லாவிலும் கிடைக்கிறது.

சிமண்ட்

சிமண்ட் செய்வதற்கு வேண்டிய எல்லா வஸ்துக்களும் இந்தியாவில் ஏராளம். இதற்கு சுண்ணும்புக்கல் தான் பிரதானமாகையால், அது கிடைக்குமிடங்களில் தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டுள்ளன. பிரிவினைக்குப்பின் இந்தியாவில் 19 தொழிற்சாலைகள். இப்போதைய உற்பத்தி வசதி 24 லட்சம் டன். 1952க்குள் இன்னும் 17 லட்சம் டன் உற்பத்திக்கான புதிய தொழிற்சாலைகள் ஏற்படும்.

1904-ல் சென்னைக்கருகில் முதல் முதலாக சிமண்டு தொழிற்சாலை ஏற்பட்டது. இந்தியாவின் முதல் உற்பத்தி இதுவே. இப்போது டால்மியா சிமண்ட் கம்பெனிகள், அஸோஸியேடட் சிமண்ட் கம்பெனிகள் என்ற இரு முக்கிய கோஷ்டிகள் உள்ளன.

நம் மாகாணத்தில் விஜயவாடாவில் ஆந்திரா சிமண்ட் கம்பெனியும், திருச்சியில் டால்மியா கம்பெனியும், கிருஷ்ணா, மதுக்கரை (கோவை) இவைகளில் அஸோஸியேடட் சிமண்ட் கம்பெனியும் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டிருக்கின்றன. புதிதாக திருநெல்வேலியில் சீக்கிரத்தில் ஒரு தொழிற்சாலையும், கர்நூல், தென்னாற்காடு இவற்றில் இரு தொழிற்சாலைகளும் ஆரம்பிக்கப்படவிருக்கின்றன. இப்போது சுமார் 3.8 லட்சம் டன் உற்பத்தியாகிறது; புது 3 தொழிற்சாலைகளும் சேர்ந்தால் இன்னும் 3 லட்சம் டன் கிடைக்கும்.

கல்நார் (Asbestos): இப்போது இம்மாகாணத்தில் சிமிண்ட் பலகைகள் செய்யப்படவில்லை. கடப்பை ஜில்லா

வில் சுமார் 2.5 லட்சம் டன் கிடைக்குமென்று மதிப்பிடப் படும் கல்நாரைக்கொண்டு இத்தொழில் ஆரம்பிக்க வசதி யுண்டு. கிழக்கு சமஸ்தானங்கள், மைசூர், ராஜபுதனம் இவற்றிலும் இது கிடைக்கிறது. இப்போது ம.மா., கல்கத்தா, பம்பாய் இவ்விடங்களிலுள்ள 3 தொழிற்சாலை களில் வருஷத்திற்கு சுமார் 6,500 டன் அஸ்பெஸ்டாஸ் சிமிண்ட் சாமான்கள் உற்பத்தியாகின்றன.

கியானைட் (Kyanite) :—உருகாத வஸ்துக்கள் செய்ய வும், பீங்கான், ஜாடி முதலியவை செய்யவும் உபயோகப்படும் இப்பொருள் இந்தியாவில்தான் உண்டு. சிங்கபூம், கர்ஸ வான், ஸெரெய்க்கலா, நெல்லூர் ஆகிய இடங்களில் கிடைக் கிறது.

மண் வகைகள்

நெல்லூரில் பீங்கான் மண் கிடைக்கிறது. கூடூரிலுள்ள தொழிற்சாலையில் இதைக்கொண்டு பலவகை சாமான்கள் செய்யப்படுகின்றன. மானாமதுரையிலும், கரிகிரியிலும் (வட ஆற்காடு) தென் கன்னடத்திலும் உயர்தர ஜாடிகள் செய்யப்படுகின்றன. தென்னாற்காடு ஜில்லாவில் கிடைக்கும் உயர்தர மண்ணிலிருந்து பண்ணுருட்டி, புதுச்சேரி பொம் மைகள் செய்யப்படுகின்றன.

ஸ்டியாடைட் (Steatite) என்ற வெண் மண்ணிலிருந்து சாக்குப்பொடியும், முகப்பவுடரும், மின்சார இன்சுலேடர் களும், பீங்கான் போன்ற விளையாட்டுச் சாமான்களும் செய்யப்படுகின்றன. சேலம், தென் கன்னடம், குண்டூர் ஜில்லாக்களில் இத்தொழில் அதிகம். ஜெய்பூர், ஜபல்பூர் இவற்றிலும் கிடைக்கிறது.

உப்புக்காகிதம் செய்ய உபயோகப்படும் கோரண்டம் (Corundum), கார்னெட் (Garnet), பெல்ஸ்பார் (Felspar)

ஆகியவைகளில் கோரண்டம் சேலத்திலும், கார்னெட் நெல்லூரிலும் கிடைக்கிறது.

உப்புக்காகிதம் செய்வதில் இந்தியாவிலுள்ள பெரிய கம்பெனிகளில் சென்னையிலுள்ள அஜாக்ஸ் கம்பெனியே மிகப் பெரியது. இதில் வருஷத்தில் 60,000 ரீம் காகிதம் உற்பத்தியாகிறது.

ஸ்லேட் (Slate) :—கர்நூல் ஜில்லாவில் மார்க்காபூர், கம்பம் தாலூக்காக்களில் மலைப்பாறைகளில் பலகை பலகையாக வெட்டியெடுக்கப்பட்டு, ஸ்லேட்டுப்பலகையும், பலப்பமும் செய்யப்படுகிறது. இந்தியாவில் மொத்தம் 160 தொழிற்சாலைகளில், வருஷ வாரியில் சுமார் 50 லட்சம் பலகைகளும், 20 கோடி பலப்பமும் உற்பத்தி. கள்ளாய் (மலையாளம்) தொழிற்சாலையில் மார்க்காபூர் ஸ்லேட்டுக் கல்லைக் கொண்டு உயர்தர ஸ்லேட்டுகள் தயாரிக்கிறார்கள்.

உப்பு

இந்தியாவில் தற்சமயம் ராஜபுதனத்திலுள்ள ஸாம்பார் ஏரியிலும், பம்பாய், சென்னை மாகாணக் கடற்கரையிலும் உப்பு உற்பத்தியாகிறது. பஞ்சாப் உப்புமலைச் சுரங்கங்கள் பாகிஸ்தானைச் சேர்ந்தபின், ஹிமாசலப் பிரதேசத்தைச் சேர்ந்த மண்டி சமஸ்தானத்தில் மட்டுமே மலையுப்பு கிடைக்கிறது. இங்கு ரூ. 60 லட்சம் செலவில் உப்புக் காய்ச்சும் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தப்படும்.

இந்திய உப்பு உற்பத்தி 1948-ல் 645 லட்சம் மணங்கு; 1947-ல் 516 லட்சம். ராஜபுதனம், கட்ச் பிரதேசத்திலுள்ள கரகோதா தொழிற்சாலைகள் இந்திய சர்க்காருக்குச் சொந்தமானவை; இவற்றில் உற்பத்தி 155 லட்சம். வருஷ வாரியில் சுமார் ஒரு கோடி மணங்கு உப்பு இறக்குமதி செய்து வரும் நம் நாட்டின் சுயதேவைப் பூர்த்திக்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் நடந்து வருகின்றன; இன்னும் 3 வருஷத்தில் இந்நோக்கம் நிறைவேறும்.

80 வருஷங்களுக்கு முன் பரத்பூர் சமஸ்தானத்தில் நிறுத்தப்பட்ட இத்தொழில் இவ்வருஷம் மீண்டும் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது. இங்கு வருஷம் 30 லட்சம் மணங்கு உப்பு உற்பத்தியாகுமாம். இது தவிர, மேற்கு வங்கம், ஒரிஸ்ஸா கடற்கரைப் பகுதிகளில் ஏராள உப்புக் காய்ச்சலாமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

நம் மாகாணத்தில் கடற்கரையோரமாகப் பல விடங்களில், முக்கியமாக காகினடா, பழவேற்காடு ஏரி, வேதாரண்யம், தூத்துக்குடி இவற்றில் உப்பு உற்பத்தியாகிறது. தூத்துக்குடியைச் சுற்றி 1,200 ஏகர் உப்பளத்தில் சுமார் 5,000 தொழிலாளர் வேலை செய்து, தினசரி 30,000 மணங்கு உற்பத்தி செய்கின்றனர்.

சென்னை மாகாணத்தில் 65 பாக்டரிகளில் சுமார் 5 லட்சம் டன்னும், திருவாங்கூரில் 4 பாக்டரிகளில் 50,000 டன்னும் உற்பத்தி.

உப்பு வரி விஷயம் இந்திய சுதந்திரப் போர் சரித்திரத்தில் விசேஷமானது. 80 வருஷங்களுக்கு முன் பிரிட்டிஷார் விதித்த இவ்வரியை எதிர்த்து வெகுகாலமாகக் காங்கிரஸ் கிளர்ச்சி செய்து, காந்திஜி உப்பு சத்யாக்ரகம் செய்து, வரி கொடாமல் எவரும் சொந்தத்தில் உப்பு உற்பத்தி செய்து கொள்வதற்கு உரிமை கோரி, 1931-ல் ஏற்பட்ட காந்தி-இர்வின் ஒப்பந்தப்படி கடற்கரையோரவாசிகள் சுய உபயோகத்திற்கு உப்பு எடுத்துக்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டு, பின்பு 1947-ல் ஏற்பட்ட இடைக்கால சர்க்காரின் கீழ் உப்பு வரியும் ரத்து செய்யப்பட்டது. 1948-லிருந்து எவரும் லைசென்ஸ் இல்லாமல் 10 ஏகர் பரப்பிற்குள் உப்பு உற்பத்தி செய்துகொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டனர்.

பல மகாணங்களுக்கும் சப்ளை செய்யும் அளவு கணக்கிடுவதில், தலா 12 ராத்தலிலிருந்து 17 ராத்தலாக உயர்த்தி, உப்பு அனுப்பப் போதிய ரயில் வசதிகள் செய்து தரப்பட்டுள்ளது.

பூகர்ப்ப ஆராய்ச்சி

நாட்டின் உலோக, தாதுப்பொருள் சுரங்கங்களைக் கண்டு பிடித்து தொழிலபிவிருத்திக்கு உதவும் வேலை (Geological Survey of India) பூகர்ப்ப ஸர்வே இலாகாவைச் சேர்ந்தது. 1946-லிருந்து உலோகங்கள் பற்றிய செய்தி ஸ்தாபனம் (Mineral Information Bureau) ஒன்று உள்ளது. 1902-ல் ஏற்பட்ட சுரங்க இலாகாவின் வேலை, சுரங்கங்களைப் பார்வையிட்டு, தொழிலாளர் நலத்தைப் பாதுகாத்து, சுரங்கத் தொழிற்கல்விக்கு ஏற்பாடு செய்வது. இதன் காரியாலயம் **தான்பாதில்**. இங்கு ஒரு கலாசாலை யுள்ளது. சுரங்க ஆராய்ச்சி, அபிவிருத்திக்கு 5-வருஷ திட்டமொன்று போடப்பட்டுள்ளது.

பஞ்சாலைகள்

உலகிலேயே யு.எஸ்ஸுக்கு அடுத்தபடி அதிகப் பருத்தி உற்பத்தி இந்தியாவில்தான்; நூல், துணி உற்பத்தி மில் வசதியில் உலகில் ஐந்தாவது ஸ்தானம். ஆலைகளில் 5 லட்சம் தொழிலாளர் வேலை செய்வது தவிர, ஆயிரக்கணக்கானவர் இத்தொழிலில் பல துறைகளில் ஈடுபட்டுள்ளனர். கைத்தறி நெசவில் சுமார் 2.5 லட்சம் தறிகள் உண்டு. 24 லட்சம் நெசவாளரும், 36 லட்சம் உதவி வேலைக்காரரும், பிறரும் சேர்ந்து மொத்தம் ஒரு கோடி பேர் கைத்தறித் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இந்தியத் தொழில்களில் முதல் ஸ்தானம் வகிப்பது ஆடை உற்பத்தியேயாகும்.

1948-ல் இந்திய யூனியனில் மட்டும், 356 நூல், நெசவு மில்களில் 432 கோடி கஜத் துணியும், 144 கோடி பவுண்டு நூலும்; 107 நெசவு பாக்டரிகளில் 5 கோடி கஜத் துணியும் உற்பத்தியாயிற்று.

பருத்தி உற்பத்தி வசதியும் இப்போது இந்தியாவில் குறைந்துவிட்டது. யுத்தத்திற்கு முன் 50 முதல் 60 லட்சம் பேல் பயிரான பருத்தி, உணவு உற்பத்தித் திட்டத்தினுல், 40 அல்லது 42 லட்சம் பேலாகக் குறைந்தது. பிரிவினையின் பயனுக சுமார் 14 லட்சம் பேல் உயர்ரகப் பருத்தி உற்பத்தி வசதி பாகிஸ்தானைச் சேர்ந்துவிட்டது. இதனுல் நம் உற்பத்தி சென்ற வருஷத்தில் 28 பேலாகி, இவ்வருஷம் இன்னும் குறைந்து 22 லட்சமே கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1944-ல் 481 கோடி கஜமாயிருந்த துணி உற்பத்தி, 1947-ல் 380 கோடி கஜமாகக் குறைந்துவிட்டது. அது வரை துணி விலை, விநியோகம் மட்டும் கட்டுப்படுத்தப் பட்டிருந்தது. உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்காக இக்கட்டுப்பாடு 1948 ஜனவரியில் நீக்கப்பட்டது. ஆனுல் விலைகள் ஏகமாக ஏறவே, மீண்டும் 1948 ஆகஸ்டில் பருத்தி மீதும், துணி மீதும் கட்டுப்பாடு விதிக்கப்பட்டது. தவிர உற்பத்தி முறையிலும் கட்டு திட்டங்கள் விதிக்கப்பட்டது. இவற்றின் பயனுக 1948-ல் உற்பத்தி அதிகரித்தது—434 கோடி கஜம்.

170 கோடிகஜம் அதிக துணி உற்பத்திக்காக 1946-ல் போட்ட திட்டத்தின் கீழ், 1951 க்குள் புதிய மில்கள் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டது. ஆனுல் மூதலீட்டுத் தயக்கத்தாலும், யந்திர இறக்குமதிக் குறைவாலும் இத்திட்டம் திருப்திகரமாக நிறைவேறவில்லை. 1948-ல் புதிதாக 2 மில்கள் ஏற்பட்டு வேலை தொடங்கின. 1949-ல் 6 புது மில்கள் ஏற்படுமாம். பஞ்சாலை யந்திரங்களை இங்கேயே உற்பத்தி செய்வதற்கான இரு கம்பெனிகள் 1950 முடிவில் வேலை தொடங்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

கைத்தரித்தொழில், கதர் உற்பத்தி சம்பந்தமாக புதிய நிரந்தரக்கமிட்டி இவ்வருஷம் நிறுவப்பட்டுள்ளது. மத்ய, மாகாண சர்க்கார்களின் நிதியுதவியுடன் இத்தொழில்களை

வளர்ப்பது பற்றித் திட்டங்கள் போடப்பட்டுள்ளன. இதற்காக ரூ 10 லட்சம் மான்யத்துடன் ஒரு பண்டு ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தவிர, கைத்தறித் துணி ஏற்று மதிக்கும் சலுகை காட்டப்படுகிறது.

இந்தியாவில் முதல் பஞ்சாலை 1818-ல் கல்கத்தாவில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. ஆனால் 1854-ல் பம்பாயில் முதல் மில் ஆரம்பமானதிலிருந்துதான் ஆலைத்தொழில் அபிவிருத்தி யடைந்தது. 1877-க்குப்பின்னர்தான் வேறிடங்களில் ஆலைகள் ஏற்படலாயின. ஆதியில் நூல் மில்களே அதிகம், நெசவு குறைவு. சீனாவுக்கு ஏராளமாக நூல் அனுப்பப் பட்டு வந்தது. ஆனால் லங்காஷயர் ஆலைக்காரர்களின் கிளர்ச்சியால், இந்தியத்தொழிலுக்கு இடைஞ்சலாக, 1897-ல் இந்திய உற்பத்தி மீது கலால் தீர்வை விதிக்கப்பட்டது. பல வருஷக் கிளர்ச்சிக்குப் பின் 1926-ல் தான் இது ரத்து செய்யப்பட்டது. சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதி வருஷங்களில் சீனா, ஜப்பானில் மில்கள் ஏற்பட்டதும், நம் நூல் ஏற்றுமதி குறைந்து, நெசவு மில்கள் அதிகமாயின. 1905-1907-ல் சுதேசி இயக்கத்தால் நம் மில்களுக்குக் கொஞ்சம் லாபம் ஏற்பட்டது. பின்பு, முதல் மகா யுத்தத்தால் இத் தொழில் அபிவிருத்தி யடைந்தது. மறுபடியும் பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டு, கிளர்ச்சி அதிகரித்து, கலால் தீர்வை 1926-ல் ரத்தானதுடன், 1927-ல் இறக்குமதி நூலின் மீது சுங்க வரி விதிக்கப்பட்டது. இக்காலத்தில் ஜப்பானிலும், சீனாவிலும் குறைந்த விலையில் உற்பத்தியான நூல் இங்கு இறக்குமதியாகிப் போட்டி போடவே, இத் தீர்வைப் பாதுகாப்பு 1933-வரை நீடிக்கப்பட்டது. தவிர, துணி இறக்குமதிப் போட்டியை சமாளிப்பதற்காக 1930-ல் பிரிட்டிஷ் துணிக்கு 15 சத விகிதமும், இதர நாட்டுத் துணிக்கு 20 சத விகிதமும் இறக்குமதி வரி விதிக்கப்பட்டது. இதன் பின்பும் போட்டி கடுமையாயிருக்கவே இறக்குமதித் தீர்வை அதிகரிக்கப்பட்டது. பிற்பாடு ஜப்பானுடன் 1934-ல் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தப்படி நம் பருத்தியை ஒரு குறிப்பிட்ட

அளவு அவர்கள் வாங்கிக்கொண்டு, தகுந்த அளவிற்கு ஜவுளி சப்ளை செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டனர். இதன் பின் ஜப்பான், பிரிட்டிஷ் இறக்குமதிகள் மீது தீர்வை ஓரளவு குறைக்கப்பட்டது. 1947-ல் இத்தொழிலுக்கு அளிக்கப் பட்ட பாதுகாப்பு ரத்து செய்யப்பட்டு, இறக்குமதியாகும் நூல், துணிகள் மீது பாதுகாப்பு வரிக்குப் பதிலாக வெறும் ரெவினியூ வரி மட்டுமே விதிக்கப்படலாயிற்று. சமீப காலத்தில் கைஸ்துணி உற்பத்தி அதிகரித்து வருகிறது.

இந்தியத் துணி ஏற்றுமதி, இறக்குமதி விவரம் வருமாறு: 1947-48-ல் (ஏப்ரல் முதல் அடுத்த மார்ச் முடிய) இறக்குமதி 2,65 லட்சம் கஜம்; ஏற்றுமதி 19,24 லட்சம் கஜம். 1948 ஏப்ரல் முதல் டிசம்பர் முடிய இறக்கு மதி 2,62 லட்சம் கஜம்; ஏற்றுமதி 26,09 லட்சம் கஜம்.

நம் மாகாணத்தில்

1945-ல் மொத்தம் 417 மில்களில், பம்பாய் மாகாணத் தில் (பம்பாய், ஆமதாபாத், ஷோலாபூர்) 209, சென்னை மாகாணத்தில் 69, வங்காளத்தில் (கிழக்கு, மேற்கு வங்கம்) 37, ஐ.மா. வில் 30.

நம் மாகாணத்தில் சென்னையிலுள்ள பக்கிங்ஹாம் அண்டு கர்னுடிக் மில்லும், மதுரை மில்லும் வெகுகால மாகப் பெயர்பெற்ற பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகளாகும். சென்னை நகரில் மூடப்பட்டிருந்த சூளை மில், 10 வருஷங்களுக்குப் பின் இவ்வருஷம் திறக்கப் பட்டுள்ளது. இன்னும் 3.5 லட்சம் கதிர்கள் கொண்ட 24 புது மில்களை ஆரம்பிக்கத் திட்டமுள்ளது.

நம் மாகாண மில்களுக்கு சுமார் 7.5 லட்சம் பேல் பருத்தி வேண்டுமென்றும், அதில் 4 லட்சமே இவ் வருஷம் இங்கு உற்பத்தியாகுமென்றும், மீதி 3.5 லட்சம் பேல் வெளியிலிருந்து தருவித்துக்கொள்ள வேண்டுமென் றும் கணக்கிடப்படுகிறது.

கோவையிலுள்ள தென்னிந்திய பஞ்சாலை முதலாளிகள் சங்கத்தில் சேர்ந்துள்ள 59 மில்களில் 16 லட்சம் கதிர்களும், 8,000 தறிகளும் உள்ளன; 65,000 தொழிலாளர் வேலை செய்கின்றனர். இவற்றில் ஒரு தொழிலாளிக்குக் குறைந்தபட்ச மாத வருமானம் ரூ. 66 என்றும், ஒரு ஸ்திரீ தொழிலாளி சுமார் ரூ. 85 வரை சராசரியில் சம்பாதிக்கக் கூடுமென்றும் கூறப்படுகிறது.

1946-ல் நம் மாகாண மில்களில் 18,94 லட்சம் ராத்தல் நூல் நூற்கப்பட்டது. இதில் 320 லட்சம் ராத்தலே நெசவுமில்களில் உபயோகிக்கப்பட்டது. 1943-44-ல் மில் துணி உற்பத்தி 1161.5 லட்சம் கஜம். 1942-43-ல் கைத்தறி துணி உற்பத்தி 4489.4 லட்சம் கஜம்.

நம் மாகாணத்தின் தேவைக்கு வெளியிலிருந்து மில் துணி இறக்குமதியாவதுடன், நமது கைத்தறித் துணி வெளியிடங்களுக்கும் அனுப்பப்படுகிறது.

நம் மாகாணத்தில் 5 லட்சம் கைத்தறிகளுக்கு மேல் உண்டு. இவற்றில் 5 லட்சம் நெசவாளர் குடும்பங்கள் (25 லட்சம் பேர்) ஈடுபட்டுள்ளனர். மாஸ்டர் வீவர்களின் கீழ் பல தறிகள் வேலை செய்வது தவிர, சென்னை நெசவாளர் மாகாண கூட்டுறவு சங்கத்தைச் சேர்ந்த 900 பிரதம சங்கங்களின் கீழ் 1.3 லட்சம் தறிகள் உள்ளன. இவற்றில் மாதா மாதம் சுமார் 5,400 பேல் நூல் செலவாகிறது; இதர தறிகளில் 14,000 பேல்கள்.

நூல் பின்னல் தொழில்

குடிசைத் தொழிலாகவும், பஞ்சாலைகளில் யந்திரம் கொண்டு உப தொழிலாகவும், பின்னல் வேலை இந்தியாவில் சுமார் 50 வருஷங்களாக நடந்து வருகிறது. வங்கம்,

கிழக்கு பஞ்சாப், ஐ.மா., பம்பாய், சென்னை மாகாணங்களிலும், மைசூர், இந்தூர், குவாலியர் முதலிய சமஸ்தானங்களிலும் இத்தொழில் நடைபெறுகிறது. பனியன், மேஜோடு, உள் நிஜார், மப்ளர், பனிக் குல்லாய், ஸ்வெட்டர் முதலிய பருத்தி, கம்பளி, பட்டு, நார்ப்பட்டு உடைகள் இவ்வகையைச் சேர்ந்தவை. இவ்வுற்பத்தி நாட்டின் தேவைக்கே போதாதென்று கணக்கிட்டு, 1951க்குள் நம் தேவைக்கும் ஏற்றுமதிக்கும் வேண்டிய பின்னல் உடைகள் செய்வதற்கு 15,000 பின்னல் யந்திரங்களைத் தருவிக்க ரூ. 10 கோடி செலவாகுமென்று இந்திய சர்க்காரின் தொழில் திட்டக் கமிட்டியார் மதிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

நம் மாகாணத்தில், 1946-ல் மொத்தம் 15 பெரும் பின்னல் சாலைகளில் 2,000 பேர் வேலை செய்தனர். மலையாளம் (7), சேலம் (5) இவற்றில் இத்தொழில் விசேஷம். இவை தவிர குடிசைத் தொழிலாகவும் வெகுவாகப் பரவியுள்ளது.

கம்பளித் தொழில்

கம்பள விரிப்பு, சால்வை, போர்வை முதலிய பல ரகக் கம்பளி உற்பத்தி வெகு காலமாகவே இந்தியாவில் குடிசைத் தொழிலாக நடந்து வருகிறது. இன்றும் சுமார் ஒரு லட்சம் கைத்தறிகள் உண்டு. யந்திரத் தொழிற்சாலைகளில் கம்பளி நெய்தல் 1876-ல் முதல் முதலாக கான்பூரில் ஆரம்பமாயிற்று. பிற்பாடு 1882-ல் தாரிவாலிலும், பெங்களூரிலும், 1888-ல் பம்பாயிலும் தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டன. 1946-ல் (அமிர்தசரஸ் மில்கள் போக) இந்தியாவில் 15 மில்கள் இருந்தன. இவற்றில் சட்டை, கோட்டு முதலிய ஆடைகளுக்கான துணியும் நெசவாகிறது.

இந்திய மில்களில் உபயோகமாகும் உயர்ந்த ரக உரோமம் வெளிநாடுகளிலிருந்தே (ஆப்கனிஸ்தான், இரான், இராக், திபேத்து, பிரிட்டன், ஆஸ்திரேலியா) இறக்குமதி

யாகிறது. இங்கு உற்பத்தியாகும் கம்பள விரிப்பு, சால்வை முதலியவை வெகுவாக ஏற்றுமதியாகிறது. ஆனால் உள் நாட்டுத் தேவைக்கே இன்னும் அதிக உற்பத்திக்கு இட முண்டு.

கைத்தறிகளில் நெசவாகும் உன்னத கம்பள விரிப்புகள் பெரும்பாலும் ஏற்றுமதியாகின்றன. காஷ்மீர், ஆக்ரா, குவாலியர், ஜெய்பூர் முதலிய இடங்களில் இவ்வுற்பத்தி விசேஷம். மிர்ஜாபூர், பத்தாய் கம்பளங்கள் சுமாரானவை; பெங்களூர், வாரங்கல் கம்பளம் மட்ட ரகமானவை.

உரோமம் தயாரிப்பதில் பயிற்சியளிப்பதற்கு ஒரு இன்ஸ்டிடியூட் அமைக்கவும், கம்பளித் தொழிலுக்கு உதவவும், ஒரு கோடி செலவில் இந்திய சர்க்கார் திட்டம் போட்டுள்ளது.

நம் மாகாணத்தில் மேல் கோதாவரி, கிருஷ்ணா, குண்டூர், ராயலசீமை, வட ஆற்காடு, சேலம், கோவை, மதுரை ஜில்லாக்களில் குடிசைத் தொழிலாக கம்பள விரிப்பும், போர்வையும் நெய்யப்படுகிறது. வட ஆற்காட்டில் மட்டும் பாக்டரி முறையில், தோல் கிடங்குக்காரர்களால் இத்தொழில் நடத்தப்படுகிறது. விரிப்புகள் பெரும்பாலும் ஏற்றுமதியாகிறது.

உதகையில் உயர்ந்த ரக உரோமம் தரக்கூடிய ஆடுகளை வளர்க்க சர்க்கார் பண்ணைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

மைசூரில் கம்பளக் குடிசைத் தொழிலுக்கு உரோமம் சப்ளை செய்வதற்காக ஒரு ஸ்தாபனம் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது.

சணல் நெசவு

இந்திய சணல் நாரைத் திறித்து நெசவு செய்யும் தொழில் வெகு காலமாக ஸ்காட்லந்தில் டண்டியில் மட்டும் நடந்து வந்தது. இன்றும் அங்கு நம் உயர் ரக சணலைக்

கொண்டு செசவு நடக்கிறது. இந்தியாவில் முதல் முதலாக 1854-ல் தான் கல்கத்தாவில் சணல் தொழிற்சாலை ஏற்பட்டது. இப்போது (1947-ல்) சுமார் 68,000 தறிகளும், 11 லட்சத்துக்கு மேற்பட்ட கதிர்களும் உடைய 113 மில்களில் 10 லட்சம் டன் சணல் சாக்குகள் உற்பத்தியாயிற்று. 1947-48-ல் ஏற்றுமதி 8.7 லட்சம் டன்.

சுமார் 3 லட்சம் பேர் வேலைசெய்யும் இத்தொழிற்சாலைகளில் கோணிப் பைகளும், கித்தானும், சணல் விரிப்புகளும், சணல்நூலும் ஏராளமாக உற்பத்தியாகிறது. உலக வர்த்தகத்தில் பெரும் பங்கு (70 சதவிகிதம்) சாக்குகளை அடைத்து அனுப்ப நம் கோணிகள் பயன் படுகின்றன. கடலுக்குள் செல்லும் தந்திக் கேபிள்கள் செய்யவும் இது உபயோகப்படுகிறது.

இந்தியாவின் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் பெரும் பகுதி சணல் சாக்குகள் ஆகும்.

பிரிவினைக்குப் பின் இந்தியாவில் சுமார் 14 லட்சம் பேலும், கிழக்குப் பாகிஸ்தானில் 40 லட்சம் பேலும் சணல் பயிர் உற்பத்தியாவதாலும், இந்தியாவிலேயே எல்லா மில்களும் உள்ளனவாதலாலும், பாகிஸ்தானிலிருந்து சணல் இறக்குமதிக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்திய உற்பத்தியில் ஓரளவு கச்சா சணலாகவும் (1947-48-ல் 4.7 லட்சம் டன்) ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. நமக்கு உணவு அனுப்பும் நாடுகளுக்கும், வாடிக்கையாக ஏற்றுமதி செய்யப்படும் நாடுகளுக்கும், கோட்டா முறைப்படி அனுப்பப்பட்டு வருகிறது.

இந்தியாவிலேயே அதிக சணல் பயிர் உற்பத்திக்கும், சணல் நாருடன் 'மெஸ்டா' என்ற நாரையும் கலந்து மில்களில் உபயோகிப்பது பற்றியும், சர்க்காரின் மத்ய சணல்

கமிட்டியார் முயன்று வருகின்றனர். இக்கமிட்டியின் தொழில்முறை ஆராய்ச்சி சாலைகள் கல்கத்தாவில் டாலிகஞ்சில் உள்ளன.

கிழக்கு வங்கத்தில் புதிதாக ரூ. 7 கோடி செலவில் 3 மில்களை நிறுவ பாகிஸ்தான் சர்க்கார் சமீபத்தில் திட்டம் போட்டுள்ளது.

கரும்பு ஆலைகள்

சர்க்கரை உற்பத்தித் தொழிலானது, இந்தியாவில் பஞ்சாலைகளுக்கடுத்தபடி இரண்டாவது பெரிய தொழிலாகும். சர்க்கரையும், வெல்லமும் சேர்ந்த இந்திய உற்பத்தி வேறெந்த நாட்டையும்விட அதிகமாகும். இப்போது இந்தியாவில் 140 கரும்பாலைகளில் (1947-48-ல்) சுமார் 10.6 லட்சம் டன் சர்க்கரை உற்பத்தி. வெல்ல உற்பத்தி இதைப்போல் மூன்று பங்காகும்—1946-47-ல் 36.3 லட்சம் டன்.

கரும்பாலைகளில் இப்போது போட்டுள்ள மூலதனம் சுமார் ரூ. 35 கோடி. இத்தொழிலில் சுமார் 1.25 லட்சம் தொழிலாளர் வேலை செய்கின்றனர். தவிர 2 கோடி விவசாயிகள் கரும்பு உற்பத்தியில் ஈடுபட்டுள்ளனர்.

முன்பெல்லாம் ஜாவா சர்க்கரை வெகுவாக இறக்குமதியாகி வந்தது. 1932-லிருந்து கடுமையான இறக்குமதி வரி (சராசரியில் ஒரு அந்தருக்கு ரூ. 9) விதித்து உள்நாட்டுத் தொழில் வளர்ச்சிக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 1942-ல் இருந்து சுமார் ரூ. $11\frac{3}{4}$ ஆன வரி, 1950 மார்ச் முடிய நீடிக்கப்பட்டுள்ளது. 1932-ல் 2.9 லட்சம் டன் உற்பத்தியான சர்க்கரை 1939-40-ல் 12.4 லட்சமாக அதிகரித்தது. அதன் பின் உற்பத்தி சிறிது குறைந்து தற்சமயம் 10 லட்சமா

யுள்ளது. இந்தியப் பிரிவினையால் சுமார் 10 லட்சம் ஏக்கர் கரும்பு நிலமும், 35,000 டன் சர்க்கரை உற்பத்தி செய்யும் கரும்பாலைகள் 10-ம் பாகிஸ்தானைச் சேர்ந்தன.

நம் நாட்டின் சர்க்கரை உற்பத்தியில் 80 சத விகிதம் ஐ.மா., பீஹாரில்தான். நம் மாகாணத்தில் 15 பாக்டரிகளில் 60,000 டன் சர்க்கரை வருஷ வாரியில் உற்பத்தியாகிறது. இன்னும் சென்னை சர்க்கார் அனுமதித்துள்ள 9 புதிய கரும்பாலைகள் ஏற்பட்டதும், நம் பற்றுக்குறையான 40,000 டன் இங்கேயே உற்பத்தியாக வசதி ஏற்படும்.

சாராயப் பெட்ரோல்

கருப்பஞ்சாறு, சக்கையிலிருந்து பட்டைச் சாராயம் செய்வது தவிர, ரசாயனப் பொருள்கள் செய்வதற்கான சாராயமும், பெட்ரோலுடன் கலந்து யந்திர இயக்கத்திற்கான சாராயப் பெட்ரோலும் (பவர் சாராயம்) உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது.

ரசாயன உபயோகத்திற்கான சாராயம், இந்தியாவில் 1946-ல் 33 தொழிற்சாலைகளில் 37 லட்சம் காலன் எடுக்கப்பட்டது. இன்னும் 15 வருஷங்களில், வருஷ வாரியில் 110 லட்சம் காலன் உற்பத்திக்கு வசதிகள் செய்து தரப்பட வேண்டுமென்று சர்க்காரின் திட்டக் கமிட்டி சிபார்சு செய்துள்ளது. இதற்காக, ரசாயன சாராயத்தின் மீதுள்ள கலால் தீர்வையை ஒழித்து, நாடு பூராவும் மலிவாக இதை உற்பத்திக்கு ஏற்பாடு செய்யத் திட்டமுள்ளது.

பீரங்கிக் குண்டுகளுக்கும், செயற்கை ரப்பர் செய்யவும் யுத்த காலத்தில் இப்பொருள் ஏராளமாக அமெரிக்காவில் செய்யப்பட்டது. இது தவிர, பெட்ரோல் காஸ் கொண்டு செயற்கை சாராயமும் (Synthetic alcohol) செய்யப்பட்டது.

பவர் சாராயமானது, பெட்ரோல் சப்ளை போதாத பல ஐரோப்பிய நாடுகளில் பலவித செடிகளிலிருந்து எடுக்கப் படுகிறது. 20 சத விகிதம் இதுவும் 80 சத விகிதம் பெட் ரோலும் சேர்த்து மோட்டார்களுக்கு உபயோகிக்கலாம். இந்தியாவில் ஏராளமான கருப்புச் சக்கை வீணாவதை இவ்வுற்பத்திக்குப் பயன்படுத்தலாம். சென்ற யுத்த காலத்தில் மைசூர், ஹைதராபாத், ஐ.மா., பீகார், பம்பாய் சர்க்கார்கள் இது சம்பந்தமாக முயற்சி எடுத்துக் கொண்டதன் பயனாக, 1946-ல் 5 பாக்டரிகளில் சுமார் 10 லட்சம் காலன் பவர் சாராயம் உற்பத்தியாயிற்று. 1947-ல் 9 பாக்டரிகள் இருந்தன. 1948-ல் 35 லட்சம் காலன் உற்பத்தி.

இந்திய சர்க்காரின் கமிட்டியானது 1946-ல் பின்வரும் திட்டத்தை வகுத்தது: உபரியாயுள்ள 4.3 லட்சம் டன் கருப்புச் சக்கையிலிருந்து 260 லட்சம் காலன் சாராயம் எடுக்கலாம்; அதில் 200 லட்சம் காலன் பவர் சாராயமாக இருக்கும். இதற்கு புதிதாக 20 தொழிற்சாலைகள் அமைக்கவேண்டும். இது சம்பந்தமாக, புதிய தொழிற் சாலைகள் ஐ.மா., பீகார் தவிர இதர பிரதேசங்களிலேயே அமைக்கப்பட வேண்டுமென்று இந்திய சர்க்கார் தீர்மானித் துள்ளனர்.

மொத்தம் 200 லட்சம் காலனில் நம் மாகாணத்தில் 14·5 லட்சம் காலன் பவர் சாராயம் உற்பத்தி செய்ய வேண்டுமென்று திட்டம். இதற்காக உய்யூர், விசாகை, நெல்லிக்குப்பம், இவற்றில் 3 தொழிற்சாலைகளை அமைக்க இந்திய சர்க்கார் அனுமதித்துள்ளது. இவை தலா 4 லட்சம் காலன் வருஷ வாரியில் உற்பத்தி செய்யும். இது தவிர ஹாஸ்பெட்டில் (பெல்லாரி) 2·5 லட்சம் காலன் தரக் கூடிய தொழிற்சாலை சம்பந்தமாக இன்னும் முடிவேற் படவில்லை.

இந்தியாவிலேயே மிகப் பெரிய பவர் சாராயத் தொழிற் சாலை (தினசரி 3,000 காலன் தரக்கூடியது) பீகாரில் மீர்கஞ்ஜில் சமீபத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

பனை, ஈந்து

இந்தியாவில் சுமார் 4 கோடி பனை, ஒரு கோடி ஈச்சை மரங்கள் இருக்கின்றன. கிழக்கு பஞ்சாப், அஸ்ஸாம் தவிர இதர மாகாணங்களிலெல்லாம் பனை உண்டு. இவற்றை சரிவரப் பயன் படுத்தினுல் 50 லட்சம் குடும்பங்கள் பிழைக்க முடியும். உடலுக்கு உரமான பனை வெல்லம் ஏராளமாகக் கிடைக்கும். இதற்கான அபிவிருத்தி திட்டங்கள், பம்பாய், ம.மா., கிழக்கு பஞ்சாப், ஐ.மா., போபால், ஜெய்பூர் ஆகிய வற்றில் ஏற்கனவே நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. பல பயிற்சி நிலையங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இவற்றிற்கெல்லாம் பொதுவாக, மத்ய பயிற்சி ஸ்தாபனம் ஒன்று தென் கன்னடத்தில் மூட்பித்திரியில் சென்ற வருஷம் அமைக்கப் பட்டது.

தமிழ் நாட்டில் மதுவிலக்கு ஏற்பட்டபின், திருநெல் வேலி ஜில்லாவிலும், ராமனுதபுரம் ஜில்லாவில் 2 தாலுகாக் களிலும் பதனீர் இறக்கி விற்க கூட்டுறவுச் சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு மட்டும் அனுமதியுண்டு. கருப்பட்டி என்ற பனைவெல்லம் எடுப்பது திருநெல்வேலி, கோவை, செங்கல்பட்டு, மலையாளம், தென்கன்னடம், நெல்லூர், மேல் கோதாவரி ஜில்லாக்களில் முக்கியமான குடிசைத் தொழிலாகும்.

தென்னைச் செல்வம்

உலகில் தென்னை மரம் வளரும் 80 லட்சம் ஏகரில், பிலிபைனில் 20 லட்சம், இந்தியாவில் 14.8 லட்சம், ஸிலோனில் 12 லட்சம், மலேயாவிலும், ஸமோவா முதலிய

தென் கடல் தீவுகளிலுமாக 6 லட்சம் ஏகராகும். 6,14,000 ஏகர் நம் மாகாணத்திலும், 5,75,700 ஏகர் திருவாங்கூரிலும், 1,75,800 ஏகர் மைசூரிலும், 65,000 ஏகர் கொச்சியிலும், 25,000 ஏகர் பம்பாயிலும், 16,500 ஏகர் மேற்கு வங்கத்திலும், 11,000 ஏகர் ஒரிஸ்ஸாவிலும் தென்னந் தோப்புகள் உண்டு. நம் மாகாண மொத்தம் 6,14,000 ஏகரில், மலையாளத்தில் 3,69,600, தென் கன்னடத்தில் 52,800, கீழ் கோதாவரியில் 56,600, தஞ்சையில் 35,400 ஏகராகும். நாட்டின் மொத்த உற்பத்தியில் மூன்றில் இரண்டு பங்கும், தென்னிந்தியாவில் 84 சத விகிதமும் நம் மாகாணத்தில் கிடைக்கிறது. இவ் விவரங்கள் மத்ய தென்னைக் கமிட்டியின் காரியதரிசி தரும் புள்ளிகளாகும்.

நம் தென்னை மரங்களில் ஏகராவுக்கு சராசரி 2,190 தேங்காய்தான் கிடைக்கிறது. இவ்வகையில் மொத்த உற்பத்தி 325 கோடி தேங்காயாகும். நல்ல முறையில் மரம் நட்டு வளர்க்கும் ஸிலோனில் ஏகருக்கு 3,000 முதல் 5,000 தேங்காய் வரை கிடைக்கிறதாம். தவிர, ஸிலோன், பிலிபைன் தேங்காய்களில் 5,000 சேர்ந்து ஒரு டன் கொப்பறை தருகிறது; மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் 6,250; இந்தியாவில் 6,800. இவ்வகையில் நம் நாட்டில் இன்னும் அபிவிருத்திக்கு அதிக இடமுண்டு.

இந்தியாவில் இப்போது உற்பத்தியாகும் சுமார் 325 கோடி தேங்காயில் 149.5 கோடியை வெட்டி உலர்த்தி 2.2 லட்சம் டன் கொப்பறை எடுக்கப்படுகிறது. மற்ற 175 கோடி தேங்காய் சமையலுக்கும், இளநீராகவும் உபயோகப் படுவதாகக் கொள்ளலாம்.

1910—14-ம் வருஷங்களில் சராசரி 45,000 டன் கொப்பறை ஏற்றுமதியாகி வந்த நிலைமை சிறிது சிறிதாக மாறி, 1930 முதல் ஸிலோன், மால்டிவ் தீவுகளிலிருந்து

இறக்குமதி அதிகமாயிற்று. 1941-42-ல் 1,81,000 டன் இறக்குமதி. 1940-லிருந்து ஸிலோன் கொப்பறை மட்டுமே வருகிறது.

1945-46-ல் இந்தியக் கொப்பறை 1,76,000 டன்னும், ஸிலோன் கொப்பறை 75,000 டன்னுமாக 2,51,000 டன் இந்தியாவில் அறைக்கப்பட்டு, 1,58,000 டன் எண்ணெய் எடுக்கப்பட்டது. இதில் 36,000 டன் சோப்புத் தொழிலுக்கும், 47,000 டன் தைலம் செய்யவும், 70,000 டன் சமையலுக்கும் உபயோகிக்கப்பட்டது. தவிர எண்ணெய் ஆட்டியதில் கிடைத்த 85,000 டன் புண்ணாக்கு கால்நடை உணவாயிற்று.

சோப்புத் தொழில்

சென்ற யுத்தத்திற்கு முன் சோப்பு உற்பத்திக்கு சுமார் 30,000 டன் தேங்காய் எண்ணெய் வருஷ வாரியில் உபயோகிக்கப்பட்டது. அடுத்த 5 வருஷங்களில் இது இரு மடங்காகுமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது.

30 வருஷங்களுக்கு முன் தலைக்கு 4 அவுன்ஸ் சோப்பு உபயோகிக்கப்பட்ட நம் நாட்டில், சென்ற யுத்தத்துக்கு முன் 8 அவுன்ஸும், தற்சமயம் 12 அவுன்ஸும் உபயோகமாவதாகத் தெரிகிறது. இன்னும் 5 வருஷத்தில் இது 16 அவு. (ஒரு ராத்தல்) ஆகலாம்.

இப்போது நம் நாட்டில் உள்ள சோப்புத் தொழிற் சாலைகளின் உற்பத்தி வசதி 2,25,000 டன் என்றும், 1947-ல் 90,000 டன் உற்பத்தி, 1948-ல் 1,80,000 டன்னை அதிகரித்ததென்றும், நாட்டின் தேவை இப்போது 1,25,000 டன் என்றும், சோப்பு செய்வதில் உப பொருளாக 'கிளிசரின்' செய்து அதிக ஏற்றுமதிக்கு இடமுண்டென்றும் அகில இந்திய சோப்பு தயாரிப்பவர்கள் சங்கம் கூறுகிறது.

ஆடை வெளுக்கவும், உடல் குளிக்கவும் போதிய சோப்பு இப்போது இந்தியாவில் உற்பத்தியாவதாயும், கார்பாலிக் போன்ற மருந்து சோப்புகளையும் உற்பத்தி செய்ய முயற்சி நடந்துவருவதாகவும் சமீபத்தில் பார்லிமெண்டில் அறிவிக்கப்பட்டது.

1946-ல் சர்க்காரின் திட்டக் கமிட்டியின் மதிப்பின்படி பம்பாய் மாகாணம், மேற்கு ம.மா., மேற்கு ஹைதராபாத் சேர்ந்த பிராந்தியத்தில் 4,000 டன்; வங்கம், அஸ்ஸாம், கீழ் பீகார், ம.மா. வில் 4,000 டன்; ஐ. மா. டில்லி, மேற்கு பீகார், வடக்கு ம.மா. பகுதிகளில் 1,000 டன்; சென்னை, ஹைதராபாத்தின் தென்பகுதி, தென்சமஸ்தானங்களில் 1,300 டன்னும் மாதாந்தர சோப்பு உற்பத்தி வசதியிருந்ததாகத் தெரிகிறது.

நம் மாகாணத்தில் (1946-ல்) மலையாளத்தில் 2, செங்கற்பட்டில் 3, கோவையில் 1, சென்னையில் 1, ஆக மொத்தம் 7 பெரிய தொழிற்சாலைகளும், பல சிறு குடிசை உற்பத்திச் சாலைகளும் இருந்தன.

சோப்பு தொழிற்சாலைகளில் 2,500 டன் 'கிளிசரின்' 1946-ல் உற்பத்தியாயிற்றென்றும், இதை 6,500 டன்னாக அதிகரிக்க வேண்டுமென்றும் சர்க்கார் சிபார்சு செய்துள்ளது.

கயறு திரித்தல்

தேங்காய்நாரைக் கொண்டு கயறு திரித்தல், பாய் பின்னல், பிரஷ் செய்தல் முதலிய தொழிலில் தென்னிந்தியாவும், ஸிலோனுமே முக்கிய ஸ்தானம் வகிக்கின்றன. ஸிலோனில், மட்டைகளை 2, 3 வாரங்கள் ஊறவைத்துப் பிறகு யந்திரங்கள் கொண்டு பாக்டரிகளில் நார் எடுக்கப்படுகிறது. நம் நாட்டில் மலையாளம், திருவாங்கூர் கரையோர உப்பங்கழிகளில் 7, 8 மாதங்கள் மட்டையை ஊறப்போட்டு, பிறகு கையினாலேயே நாரை எடுத்து ரகவாரியாகப் பிரிக்கப்

படுகிறது. இம்முறையினால் நல்ல கலருள்ள, சுத்தமான கயறு கிடைக்கிறது. டிரினிடாட் தீவில், மட்டையை ஊற வைக்காமலே, யந்திரங்கள் கொண்டு நார் எடுக்கப்படுகிறதாம். உப்பங்கழிகள்போன்ற ஊறவைக்குமிடம் இல்லாத பிரதேசங்களில் இம்முறை பயன்படும். நம் மாகாணத்தில் மலையாளத்தில் மட்டுமே இத்தொழில் அபிவிருத்தியடைந்துள்ளது. இதர ஜில்லாக்களில், ஸ்தல உபயோகத்திற்கு மட்டும் சொல்ப அளவில் நார் எடுக்கப்படுகிறது.

நம் மாகாணத்தில் கிடைக்கும் தேங்காய் மட்டையைக் கொண்டு வருஷவாரியில் 1,80,000 டன் கயறு திரிக்கலாமாயினும், 25,000 டன்தான் தற்சமயம் உற்பத்தியாகிறது. சுமார் 1.5 லட்சம்பேர் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவர்களில் 90 சத விகிதம் ஸ்திரீகள்.

சென்ற யுத்தத்துக்கு முன் பிரிட்டனுக்கே வெகுவாக ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு வந்த நாரும், கயற்று சாமான்களும், யுத்த காலத்திலும் பிறகும் யு.எஸ்., கனடாவுக்கும் ஏற்றுமதியாகலாயின. தவிர, கப்பல்களுக்கு வேண்டிய பெரிய கயறுகளுக்கும் யுத்தகாலத்தில் தென்னங்கயறு பயன்படலாயிற்று. முற்றாத தேங்காய்நாரைக் கொண்டும், முற்றிய மட்டையில் கிடைக்கும் நல்ல நார் போக மீதியான தூளையும் அட்டைக் காகிதம் செய்வது பற்றி முயற்சி நடந்து வருகிறது.

மலையாளத்தில் பெய்பூரில் பெரிய கயறுத் தொழிற்சாலை ஒன்று அமைக்க சென்னை சர்க்கார் திட்டம் போட்டுள்ளது.

தேங்காய் ஓடான கொட்டாங்கச்சி தற்சமயம் அடுப்பெரிக்கவும், அகப்பை முதலியன செய்யவுமே உபயோகமாகிறது. கொப்பறை எடுக்கையில், சுமார் 140 கோடி ஓடுகள் எடுக்கப்படலாம். யுத்தகாலத்தில் இவ்வோடுசுட்ட கரிக்கு, விஷப்புகை தடுக்கும் முகமூடிகளுக்காக அதிக

கிராக்கி இருந்தது. சரியான பக்குவம் செய்தால் இக் கரியை தார் செய்யவும், சர்க்கரை காய்ச்சவும் பயன்படுத்தலாம். ரப்பர் தொழிலுக்கு வேண்டிய அஸெடிக் (Acetic Acid) திராவகமும் யுத்தகாலத்தில் இதிலிருந்து செய்யப்பட்டது.

தென்னைத்தொழில் பற்றி ஆராய்ச்சி செய்யவும், வர்த்தக அபிவிருத்திக்கு வழி செய்வதற்காகவும், 2 வருஷங்களுக்கு முன் மத்ய தென்னைக்கமிட்டி அமைக்கப்பட்டது. இதன் கீழ் இரு ஆராய்ச்சி ஸ்டேஷன்கள் கஸரகோட்டிலும் (தென் கன்னடம்) காயங்குளத்திலும் (திருவாங்கூர்) உள்ளன. இவை தவிர ஸ்தல வாரியாக பல ஸ்டேஷன்களும் உண்டு. நல்ல விதைத் தேங்காய், தென்னம்பிள்ளை, சப்ளை செய்வதற்காக நாற்றுப் பண்ணைகள் பலவும் ஏற்பட்டுள்ளன.

மழைகாலத்தில் தேங்காய் வெட்டிப் புகைபோட்டு எடுக்கப்படும் கொப்பறை, கலர் மங்கி, காறல் பிடித்து விடுகிறது. இதற்கு ஸிலோனில் கையாளப்படும் காளவாய் முறையை இங்கும் அனுசரிப்பது பற்றி ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

சோப்பு செய்வதற்கு மற்ற எண்ணெய்களைவிட தேங்காய் எண்ணெய் தரமாயிருப்பதுபோல், எண்ணெயைப் பதம் செய்து 'செயற்கை வெண்ணெய்' (Margarine) செய்தால், வெண்ணெயைவிட எளிதில் ஜீரணமாகுமென்றும், சாக்கலேட், பிஸ்கட் முதலியவை செய்ய இது நன்றாயிருக்குமென்றும், லண்டனில் நடந்த ஆராய்ச்சிகளிலிருந்து தெரிகிறது.

தாவர எண்ணெய்த் தொழில்

எண்ணெய் வித்துக்கள்—இந்தியாவில் ஏராளமாக உற்பத்தியாகி அமெரிக்காவுக்கும், ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் ஏராளமாக ஏற்றுமதியாகிறது. உலகின் தேவையில் இந்திய சப்ளையின் பங்கு சுமார் பின்வரும் சத விகிதங்களாகும்: நிலக்கடலை 30, தேங்காய் 13, பருத்திக் கொட்டை 4, எள்ளு 22, கடுகு 36, ஆளிவிதை 22, ஆமணக்கு 85. இவற்றில் முக்கியமான நிலக்கடலையானது 1937-ல் இந்தியாவில் 35 சத விகிதமும், சீனவில் 33 சத் விகிதமும் உற்பத்தியானலும், சீன உற்பத்தியில் 90 சத விகிதம் உள் நாட்டிலேயே உபயோகிக்கப்பட்டது; இந்திய உற்பத்தியில் 40 சத விகிதம் ஏற்றுமதியாயிற்று.

இந்திய யூனியனில் 1946-47-ல் எண்ணெய் விதை உற்பத்தி வருமாறு: மணிலா 35,88,000 டன்; கடுகு வகைகள் 7,92,000; எள்ளு 3,23,000; ஆளி 3,28,000; ஆமணக்கு 1,17,000; பருத்திக்கொட்டை சுமார் 16,00,000; இதர எண்ணெய் வித்துக்கள் சுமார் 1,00,000; மொத்தம் 68.5 லட்சம் டன்.

எண்ணெய் வித்துக்கள் ஏற்றுமதி சென்ற யுத்த காலத்தில் தடைப்பட்டதுடன், எண்ணெய், பிண்ணுக்கு விலை ஏறி, உள்நாட்டுத் தேவை அதிகரிக்கவே, எண்ணெய் ஆட்டும் தொழில் வளரலாயிற்று. யுத்தத்துக்கு முன் 25 முதல் 30 லட்சம் டன் வரை அறைக்கப்பட்டது. 1944-45-ல் இந்தியா-பாகிஸ்தானில் மொத்தம் 35 லட்சம் டன் அறைக்கப்பட்டது. 4 லட்சம் நாட்டுச் செக்குகளில் முக்கியமாக எள்ளும், கடுகும்; 10,000 மில்களில் முக்ய மாகத் தேங்காயும்; 1,000 ஸ்குரூ பிரெஸ்களும், 900 எக்ஸ்பெல்லர்களும், 75 ஹைட்ராலிக் பிரெஸ்களும், இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தன.

கடலை :—இந்திய உற்பத்தியில் சென்னை மாகாணத்தில் 45 சத விகிதம், பம்பாயில் 25 சத விகிதம், ஹைதராபாத்தில் 20 சத விகிதமும் பயிராகிறது. வனஸ்பதித் தொழிலபி விருத்தியால் ஐ.மா., பஞ்சாபில் அதிக உற்பத்திக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது. வருஷவாரியில் சுமார் 14 லட்சம் டன் மணிலா பருப்பு (கடலைக் கொட்டையில் $\frac{7}{10}$ பங்கு பருப்பு கிடைக்கும்) அறைக்கப்பட்டு, 5.45 லட்சம் டன் எண்ணெயும், 8.25 லட்சம் டன் பிண்ணாக்கும் கிடைக்கிறது. இதில் 1.4 லட்சம் டன் எண்ணெய் வனஸ்பதி உற்பத்திக்கும், 55,000 டன் சோப்பு முதலியவற்றிற்கும், 3.5 லட்சம் டன் நேராக சமையலுக்கும், நல்லெண்ணெயுடன் கலந்து விற்கவும் உபயோகப்படுகிறது. பிண்ணாக்கு கால் நடை உணவும், நிலத்திற்கு எருவும் ஆகிறது.

பருத்திக் கோட்டை :—இந்தியாவில் சுமார் 16 லட்சம் டன், பாகிஸ்தானில் 4 லட்சம் டன் கிடைக்கும் இது, மாட்டுத் தீனிக்கே பொதுவாக உபயோகப்பட்டு வருகிறது. இதிலுள்ள ஒட்டுப் பருத்தியும், எண்ணெயும் மாட்டுணவில் சிறிதும் பயனின்றி வீணாகிறது. சிந்து, பஞ்சாபில் (பாகிஸ்தானில்) வேறு வித்துக்கள் அதிகமில்லையாதலால் அங்கு மட்டும் சொற்ப அளவில் எண்ணெய் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. வனஸ்பதி செய்வதற்குப் பருத்திஎண்ணெய் பெரிதும் பயன்படுமாகையால் இனி இத்தொழில் வளரலாம். பருத்தி எண்ணெயை அதிகமாக உபயோகத்திற்குக் கொண்டுவரும் நோக்கத்துடன், பருத்தி பயிராகும் பிரதேசங்களில் வனஸ்பதி தொழிற்சாலைகளை அமைக்க வேண்டுமென்றும் அவற்றிற்கு அனுமதி தருகையில், பருத்திக்கொட்டையிலுள்ள பஞ்சை நீக்கி, கொட்டையை அறைக்கும் யந்திரங்களை அவை நிறுவவேண்டு மென்றும், சர்க்காரின் திட்டக் கமிட்டி சிபார்சு செய்துள்ளது.

கடுகு வகைகள் :—மொத்தம் 10 லட்சம் டன் கடுகு, சிறுகடுகு முதலிய பலவகை எண்ணெய் வித்துக்கள் பயி

ராகும் நிலத்தில் $\frac{1}{8}$ பங்கு பாகிஸ்தானைச் சேர்ந்துவிட்டது. வட இந்தியாவில் கடுகு எண்ணெய் சமையலுக்கு உபயோகிக்கப்படுகிறது. சிறுகடுகு எண்ணெய் நல்ல கடுகு எண்ணெயுடன் கலப்படமாகவும், யந்திரங்களுக்கு எண்ணெய் போடவும் உபயோகமாகிறது.

ஆளிவிதை:—இந்தியாவில் மொத்த உற்பத்தியான 3.3 லட்சம் டன்னில் ம.மா. வில் $\frac{1}{3}$ பாகமும், ஐ.மா. வில் $\frac{1}{4}$ பாகமும், பீகார்-ஒரிஸ்ஸாவில் $\frac{1}{5}$ பாகமும், ஹைதராபாத்தில் $\frac{1}{10}$ பாகமும் கிடைக்கிறது. யுத்தத்துக்கு முன் மொத்தத்தில் பாதியளவு விதையாகவே ஏற்றுமதியாயிற்று. இதன் எண்ணெய் வார்னிஷ் செய்ய உபயோகமாகும். இத்தொழில் இந்தியாவில் இன்னும் வளரவில்லையாதலால் ஆளி எண்ணெயில் 1/3 பாகமே உள்நாட்டில் உபயோகப்படுகிறது. வெகு சொற்பமான அளவு ஸ்தலத்தில் உணவுப் பொருளாக உபயோகமாவது தவிர, மீதியெல்லாம் ஏற்றுமதியாகிறது. யுத்தத்திற்கு முன் சுமார் 2 லட்சம் டன் விதை அறைக்கப்பட்டதில் 77,000 டன் எண்ணெயும், 1,33,000 டன் பிண்ணாக்கும் கிடைத்தது. பிண்ணாக்கில் பெரும் பகுதி ஐரோப்பாவுக்கு மாட்டுத் தீனியாக அனுப்பப்பட்டது.

எள்ளு: இந்தியாவில் சராசரியில் கிடைக்கும் 3.5 லட்சம் டன் எள்ளில், சென்னையில் 1/5 பாகமும், ஐ. மாவில் 1/4 பாகமும், மீதி நாட்டின் பல பாகங்களிலும் பயிராகிறது. சமையலுக்கும், தேய்த்துக் குளிக்கவும் வேறெந்த எண்ணெயையும்விட அதிக கிராக்கியுள்ளது இது. இதன் பிண்ணாக்கும் மாடுகளுக்குச் சிறந்த தீனியாகிறது.

ஆமணக்கு: வருஷவாரியில் சுமார் 13 லட்சம் டன் கிடைக்கிறது. இதில் பாதிக்குமேல் ஹைதராபாத்திலும், 1/4 பாகம் சென்னையிலும், மீதி மைசூரிலும், பம்பாய் மாகாணத்திலும் விளைகிறது. யுத்தத்திற்கு முன் பாதிக்கு,

மேல் கொட்டையாக ஏற்றுமதியாயிற்று. பிறகு ராணுவத் தேவைக்காக கொட்டை அறைக்கப்பட்டு, எண்ணெய் எடுக்கப்பட்டது. இப்போது சுமார் 12 லட்சம் டன் உள் நாட்டில் அறைக்கப்பட்டு, 44,000 டன் எண்ணெயும், 76,000 டன் பிண்ணாக்கும் கிடைக்கிறது. எண்ணெயில் 30,000 டன் யந்திரங்களுக்கு எண்ணெய் போடவும், 4,000 டன் மருந்து வகையிலும்,'மீதி சோப்பு முதலிய தொழி லுக்கும் பயன்படுகிறது. இதன் பிண்ணாக்கு கரும்புப் பயிருக்கு நல்ல உரமாகும்.

தாவர நெய் (வனஸ்பதி)

முக்கியமாக கடலை எண்ணெயும், தேங்காய் எண்ணெய், நல்லெண்ணெய், பருத்தி எண்ணெய் இவற்றையும் உருக்கி சுத்தம் செய்து உறையச் செய்து 'வனஸ்பதி' அல்லது 'தாவர நெய்' என்ற சரக்கு செய்யப்படுகிறது. இதை இறுகச் செய்யும் முறையில் ஜல வாயுவுடன் கலக்கும்போது உதவுவதற்காக நிக்கல் உபயோகிக்கப்படுவதால் இவ்வஸ்து தேக சுகத்திற்குக் கெடுதலாகலாம் என்ற ஐயமேற்பட்டு, இதை விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியின் மூலம் நிர்ணயித்து முடிவு செய்யும் வரையில், புதிதாக இத்தொழில் வளர்ச்சிக்கு அனுமதி தருவதில்லை என்று இந்தியசர்க்கார் முடிவு செய் துள்ளது. தவிர 'வனஸ்பதி' 'தாவர நெய்' என்ற பெயரை உபயோகிக்கக்கூடாதென்றும், அதில் கலந்துள்ள எண் ணெய்களின் பெயர்களை டின்களில் விளக்கமாக அச்சடிக்க வேண்டுமென்றும் உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

நெய்க்குப் பதிலாக பெருவாரியாக தற்சமயம் உப யோகிக்கப்படும் இது, 1948-ல் இந்தியாவில் 1,29,691 டன் உற்பத்தியாயிற்று. அசல் நெய்யும், வெண்ணெயும் முறையே 114 லட்சம், 28 லட்சம் மணங்குகள் வருஷவாரி யில் கிடைப்பதாகவும், நெய் உற்பத்தியை அதிகரிக்க சர்க்கார் திட்டமிட்டுள்ளதாகவும் தெரிகிறது.

1930-ல் சிறு அளவில் ஆரம்பித்த வனஸ்பதி உற்பத்தி விரைவில் அதிகரித்து, 1944-ல் இந்தியாவில் 18 தொழிற்சாலைகளில் 1,66,000 டன் உற்பத்தி வசதி இருந்தது. யுத்தகாலத்தில் ராணுவ தேவை அதிகரிக்கவே, புதிதாக 17 தொழிற்சாலைகளுக்கு அனுமதி தரப்பட்டது. 1946-ல் மொத்தம் 22 தொழிற்சாலைகள் இருந்தன.

நம் மாகாணத்தில்

நம் மாகாணத்தில் தற்சமயம் 40,000 டன் அசல் நெய் உற்பத்தியாகி, அதில் 4,000 டன் ஏற்றுமதியாகிறது. தாவர நெய் 6,000 டன் உற்பத்தி ; 50,000 டன் இறக்குமதி.

கடலை, தேங்காய், எள்ளு முதலிய எல்லா எண்ணெய் விதைகளின் மொத்தப் பருப்பு உற்பத்தி 11.5 லட்சம் டன். இதில் வெளி நாடுகளுக்கு 2.5 லட்சம், பிற மாகாணங்களுக்கு 1 லட்சம் டன் ஏற்றுமதி ; வெறும் பருப்பாகவே, விதைக்கும் சமையலுக்கும் உபயோகமாவது 2 லட்சம் டன். இவை போக 6 லட்சம் டன் ஆட்டப்பட்டு, 2.4 லட்சம் டன் எண்ணெய் கிடைக்கிறது : இதில் ஏற்றுமதி 20,000, சுத்தம் செய்யப்படுவது 10,000, எண்ணெயாக உபயோகமாவது 2,10,000 டன்.

நம் மாகாணத்தில் வனஸ்பதி உற்பத்தி சம்பந்தமாக, கள்ளிக்கோட்டையிலுள்ள சர்க்கார் சோப்பு பாக்டரியுடன் ஒரு தொழிற்சாலை அமைத்து, வனஸ்பதி செய்யும் முறையில் பயிற்சியளிக்க 1943-ல் திட்டம் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டது. தற்சமயம் சென்னை நகரிலும், மேட்டூரிலுமுள்ள இரு பாக்டரிகளில் 6,000 டன் உற்பத்தியாகிறது. சர்க்கார் பாக்டரி திட்டப்படி 3,000 டன் கிடைக்கும். தவிர, திருச்சி, விழுப்புறம், காட்பாடி, சென்னை, சித்தூர், கர்நூல், பொப்பிலி, தடேபள்ளிகூடம், ஹரி, பொம்மன ஹள்ளி முதலிய இடங்களில் புதிதாக 10 பாக்டரிகள் அமைக்கப்

பட்டு வருகின்றன. இவ்வருஷத்தில் இவற்றில் உற்பத்தி ஆரம்பமாகும். இவை எல்லாம் சேர்ந்து மொத்தம் 57,000 டன் வருஷவாரியில் உற்பத்தி செய்யும்.

இத்தொழில் வளர்ச்சியின் மூலம் பல உப பொருள்கள் உற்பத்திக்கும் வழியேற்படும். அவையாவன: சமையலுக்கு உபயோகமான சுத்த எண்ணெய், செயற்கை வெண்ணெய் (வைடமின் கலந்தது), சோப்புகள், கிளிசரின், மெழுகு வத்தி, வார்னிஷ் செய்வதற்கான மெழுகுகள்.

காகித உற்பத்தி

இந்தியாவில் வெகுகாலமாகவே கையால் பேப்பர் செய்யப்பட்டு வந்துள்ளது. 100 வருஷத்துக்கு முன் கல்கத்தா அருகில் மெஷின் மூலம் பேப்பர் செய்யப்பட்டது. 1867-ல் பாலியில் ஏற்பட்ட ராயல் பேப்பர் மில்லில்தான் முதல்முதலாக பெரிய அளவில் பேப்பர் உற்பத்தித் தொழில் ஆரம்பமாயிற்று. 1892-ல் டிடாகர் மில் ஏற்பட்டு ராயல் மில்லின் யந்திரங்களை வாங்கிக்கொண்டது. அதே வருஷம் லக்ஷ்மணபுரியில் ஒரு மில் அமைக்கப்பட்டது. பிற்பாடு இத்தொழில் விருத்தியாகித் தற்சமயம் 16 பேப்பர் மில்களில் சுமார் 1 லட்சம் டன் வருஷவாரியில் உற்பத்தியாகிறது. இவற்றில் இறக்குமதிச் சரக்குகளுக்கு ஈடான பல ரகப் பேப்பர்கள் உற்பத்தியாகின்றன; இதில் 40 சதவிகிதம் வங்காளத்தில் உற்பத்தியாகிறது. 1947-48-ல் சுமார் 45,000 டன் பேப்பர் இறக்குமதி.

ஆரம்பத்தில் கந்தை, பழைய காகிதம் இவற்றைக் கொண்டு மட்ட ரகக் காகிதமே செய்யப்பட்டது. பிற்பாடு 'ஸபாய்' புல், மூங்கில் முதலியவற்றை உபயோகிக்கலாமென்று ஆராய்ச்சி மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. ஆனால்

வேலே சுலபமான 'ஸபாய்', 'மூஞ்ச்' புல் ரகங்களே பல வருஷங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன. இதனுல் அந்நிய நாடுகளில் லேசான மரச்சக்கை மூலம் செய்த காகிதத்தின் போட்டி கடுமையாகி, 1925-ல் சர்க்கார் இறக்குமதித் தீர்வை போட்டு, நம் நாட்டில் மூங்கிலே உபயோகிக்கும் தொழிற்சாலே களுக்கு ஊக்கமளித்தது. 1932-ல் மீண்டும் நீடிக்கப்பட்ட இத்தீர்வைப் பாதுகாப்பு, இனி அவசியமில்லேயென்று 1947-ல் எடுபட்டது. இந்தியாவில் மட்டுமே மூங்கில் சக்கை மூலம் தற்போது காகிதம் செய்யப்படுகிறது.

தினசரிப்பத்திரிகைகளுக்கு வேண்டிய 'நியூஸ்பிரின்ட்' என்ற காகிதம் இன்னும் இங்கு உற்பத்தி செய்யப்பட வில்லே; நார்வே, கனடாவிலிருந்தே இறக்குமதியாகிறது. காஷ்மீர், கிழக்கு பஞ்சாபில் கிடைக்கும் லேசான மரங் களின் சக்கையை இதற்கு உபயோகிக்கலாமென்று கூறப் படுகிறது. மத்ய மாகாணத்தில் உள்ள காட்டுமரங்களே உபயோகித்து 'நியூஸ்பிரின்ட்' செய்வதற்கு 'நீபா மில்ஸ்' என்ற புதிய கம்பெனி ஏற்பாடு செய்துவருகிறது.

தென்னிந்தியாவில் தற்சமயம் திருவாங்கூரில் புன லூரில் ஒரு காகித மில்லும், மைசூரில் பத்ராவதியில் ஒன்றும் உள்ளன. புதிதாக ரூ. 2 கோடி முதல் போட்ட கம்பெனி ஒன்று மைசூரில் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. நம் மாகாணத்தில் தற்சமயம் ராஜமகேந்திரபுரத்திலுள்ள ஆந்திரா பேப்பர் மில்லில் தினசரி சுமார் 9 டன் பேப்பர் உற்பத்தியாவதாகத் தெரிகிறது. இந்த மில்லே சென்ற வருஷம் சென்னே சர்க்கார் வாங்கி நடத்திவருகிறது.

இது தவிர, பாபநாசம் அருகில் கிடைக்கும் ஒருவித நாணல் செடியையும், ராயலசீமையில் கிடைக்கும் 'போதா' புல்லேயும், விசாகை, வயநாடு இவற்றிலுள்ள காட்டு மூங்கிலேயும் பயன்படுத்திப் புதிதாக நாலேந்து காகிதத்

தொழிற்சாலைகளையும், வயநாட்டில் 'நியூஸ்பிரின்ட்' பாக்டரி ஒன்றையும் அமைக்கலாமென்று சர்க்கார் தொழில் திட்டக் கமிட்டி சிபார்சு செய்துள்ளது.

கண்ணாடித்தொழில்

பல்லாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே இந்தியாவில் கண்ணாடி உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதியில்தான் நவீன முறையில் பெருந் தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டன. சென்ற யுத்தகாலத்தில் இத்தொழில் பெரிதும் வளர்ந்து இன்று நாட்டின் தேவையில் 80 சதவிகிதம் உற்பத்தியாவதுடன், ஓரளவு ஏற்றுமதியுமாகிறது. இந்திய யூனியனில் 1945-ல் 170 தொழிற்சாலைகளிருந்தன.

கண்ணாடி வளை, பாட்டில், டம்ளர், பல்புகள், ஆஸ்பத்திரிகளுக்கும், ராணுவத்திற்கும் வேண்டிய உயர்தர கண்ணாடிக் கருவிகள், ஷீட் கிளாஸ் முதலிய பலரக சாமான்களும் நவீன யந்திரங்களைக் கொண்டு இப்போது இந்தியாவில் உற்பத்தியாகின்றன.

1939-ல் மொத்தம் இருந்த 80 பாக்டரிகள் 1942-ல் 174 ஆக அதிகரித்தன. 1930-ல் ரூ 4.8 கோடிக்கு இறக்குமதி, ரூ. 1 கோடிக்கு ஏற்றுமதி; 1941-ல் ஏற்றுமதி ரூ. 5.8 கோடி பெறுமானம், இறக்குமதி மதிப்பு ஒரு கோடிதான்.

பிரிவினைக்கு முன் (1945-ல்) இந்திய யூனியன் பகுதியிலுள்ள தொழிற்சாலைகளில் மட்டும் 1.1 லட்சம் டன் உற்பத்தியாயிற்று. ஆனால் அதற்குப்பின், நிலக்கரிக்குறைவாலும், மணல், சுண்ணாம்பு சப்ளைக்கு ரயில் வசதிக் குறைவாலும், ஸோடா உப்பு (soda ash) கிடைக்காததாலும், உற்பத்தி குறைந்து வருகிறது. தற்சமயம் போதிய அளவு அந்நிய, சுதேசி ஸோடா கிடைக்கிறது. ரயில் வசதியும் அதிகம் தர சர்க்கார் இணங்கியுள்ளது.

மொத்தம் இந்தியாவிலுள்ள 170 கண்ணாடித் தொழிற் சாலைகளில் 70 ஐ. மா. விலும், பம்பாயில் 32, கல்கத்தாவில் 30, சமஸ்தானத்தில் 4, ஹைதராபாத்தில் 2, மைசூரில் 1-ம் உள்ளன.

ஐ. மா. விலுள்ள பெரோஸாபாதில் மலிவான கண்ணாடி வளையல்கள் ஏராளமாக உற்பத்தியாகின்றன. இவற்றுடன் குடிசைத் தொழிலாக உற்பத்தியான வளையல் தொழில் போட்டி போடமுடியவில்லை. அனந்தபூர், கர்னூல், பெல்லாரி, கிருஷ்ணா ஜில்லாக்களில் வெகுகாலமாக நடந்து வந்த இத்தொழில் சீர்குலைந்து, இப்போது விசாகை, சித்தூர் ஜில்லாக்களில் மட்டும் நடந்துவருகிறது.

வங்காளம், பெல்காம், மைசூர், இவற்றில் விளக்குக் கண்ணாடிகளும், பல்புக் கண்ணாடிகளும் செய்யப்படுகின்றன. பம்பாயில் தர்மாஸ் பிளாஸ்கின் உள்கண்ணாடி செய்யப் படுகிறது.

கண்ணாடித்தொழில் அபிவிருத்திக்கு ஐ.மா. சர்க்கார் 1938-ல் விசேஷ முயற்சி எடுத்துக் கொண்டு உதவியதன் மூலம், புதூாக சாமான்கள் உற்பத்திக்கு வழியேற்பட்டது. மத்ய கண்ணாடி ஆராய்ச்சி நிலையமொன்று கல்கத்தாவில் உள்ளது. விஞ்ஞான நிலையங்களுக்கான கருவிகள் உற் பத்தி பற்றிப் பயிர்ச்சியளிக்க சென்னையிலும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

ரசாயனப்பொருள் உற்பத்தி

பஞ்சாலைகள், காகிதம், சோப்பு, கண்ணாடி, பெட்ரோல் முதலிய கைத்தொழில்களில் மூலப்பொருள்களைப் பதம் செய்வதற்கும், உரங்கள், சாயங்கள், மருந்துகள், போட்டோ சாமான்கள் முதலியன உற்பத்தி செய்யவும் உபயோகப்படும் ரசாயனப்பொருள்களின் உற்பத்தி இந்தியாவில் இன்னும் ஓங்கவில்லை.

முக்கியமாக இறக்குமதியாகும் (சுமார் 60,000 டன்) கந்தகத்தைக்கொண்டு கந்தக அமிலம் உற்பத்தி செய்யப் படுகிறது. அம்மோனியம் ஸல்பேட், சூபர் பாஸ்பேட் முதலிய எரு வகையும், நைட்ரிக் அமிலம், ஹைட்ரோ குளோரிக் அமிலம் முதலிய திராவகங்களும் இதிலிருந்து செய்யப்படுகின்றன. தற்சமயம் இந்தியாவில் உற்பத்தியாகும் 1 லட்சம் டன் கந்தக அமிலத்தை 1·5 லட்சம் டன்னை அதிகரிக்கத் திட்டம் போடப்பட்டிருக்கிறது.

முக்கியமாக பம்பாய், வங்காள மாகாணங்களிலும், ராணிப்பேட்டை, ஆலவாய், பெல்குலா இவற்றிலுமுள்ள 40 தொழிற்சாலைகளில் கந்தக திராவகம் உற்பத்தியாகிறது; இறக்குமதி மிக சொற்பம். சுகாதார வேலைகளுக்கு இனி அதிக தேவையிருக்குமென்றாலும், நீர் சுத்திகரிப்புக்கு படிகாரத்தை உபயோகித்துக்கொள்ளலாம். கிப்ஸம் என்னும் சுண்ணாம்பு ஸத்து அதிகமாகக் கிடைப்பதால், உரப்பொருள் உற்பத்திக்கும் இதன் அவசியம் குறையும்.

கந்தக அமிலத்தைக்கொண்டு உப்பைக்கலக்கி ஹைட்ரோகுளோரிக் அமிலம், இந்தியாவில் செய்யப்படுகிறது. 1946-47-ல் 2500 டன் உற்பத்தி. எரிஸோடா உற்பத்தியில் கிடைக்கும் குளோரினை ஜலவாயுவுடன் கலந்து நவீன முறையிலும் 2 தொழிற்சாலைகளில் ஹைட்ரோ குளோரிக் அமிலம் செய்யப்பட்டுவருகிறது.

வெடிமருந்து, அம்மோனியம் நைட்ரேட் எரு, முதலிய வற்றிற்கு உபயோகமாகும் நைட்ரிக் அமிலம் 1946-47-ல் 2,750 டன் உற்பத்தி. ஸோடியம் நைட்ரேட்டுடன் கந்தக அமிலத்தைக் கலந்து இது உற்பத்திசெய்யப்படுகிறது. சாயப்பொருள் உற்பத்திக்கு இது பயன்படும். யுத்த காலத்தில் (பூனு அருகிலுள்ள) கர்கியிலும், அரவங்காடு (நீலகிரி) வெடிமருந்து தொழிற்சாலையிலும், நைட்ரிக் அமிலம் உற்பத்திக்கான புது யந்திரசாலைகள் அமைக்கப்பட்டன. இப்போதைய உற்பத்தி இந்தியாவின் தேவைக்குப்போதும்.

ரசாயன எரு

நிலத்துக்கு உரமாகக்கூடிய அம்மோனியம் ஸல்பேட், சூபர் பாஸ்பேட், பொடாசியம் நைட்ரேட், முதலிய பொருள்கள் இப்போது திருவாங்கூரில் அலேவாயிலும், மைசூரில் பெல்குலாவிலும், வட இந்தியாவில் இரு இடங்களிலும் உற்பத்தியாகிறது. உற்பத்தியை இன்னும் அதிகரிப்பதற்காக பீகாரில் சிந்திரி என்னுமிடத்தில் பெரிய தொழிற்சாலையை ரூ 17 கோடி செலவில் மத்திய சர்க்கார் அமைத்து வருகின்றனர். 1950-ல் வேலை தொடங்கி, வருஷ வாரியில் சுமார் $3\frac{1}{2}$ லட்சம் டன் அம்மோனியம் ஸல்பேட் உற்பத்தியாகுமென்று தெரிகிறது. இதற்கு வேண்டிய சுண்ணும்புச் சத்து (ஜிப்ஸம்) திருச்சியிலிருந்தும், ராஜபுதனத்திலிருந்தும் செல்லும். இதில் சென்னை சர்க்காரும் மூலதனப் பங்கு எடுத்துக் கொள்ள யோசித்திருக்கின்றனர்.

அலேவாயில் வருஷத்துக்கு 50,000 டன் அம்மோனியம் ஸல்பேட் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய தொழிற்சாலை ஏற்கனவே வேலை தொடங்கிவிட்டது. இது தவிர 30,000 டன் சூபர் பாஸ்பேட் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய புதிய தொழிற்சாலைக்கும் ஏற்பாடாகி வருகிறது. அலேவாய் தொழிற்சாலையில் சென்னை சர்க்கார் ரூ. 25 லட்சம் பங்கு

போட்டிருக்கிறார்கள். ராணிப்பேட்டையிலுள்ள பாரி கம்பெனியில் எலும்புகளிலிருந்து சூபர் பாஸ்பேட் உரம் உற்பத்தியாகிறது.

இப்போது ரூ 5 கோடி பெறுமானமுள்ள ரசாயன எரு இந்தியாவில் இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது.

ஸோடா (உப்பு)

நூல், துணி வெளுக்கவும், கண்ணாடி, காகித உற்பத்தியிலும் உபயோகப்படும் ஸோடியம் கார்பனேட் என்ற ஸோடாசாம்பல் தரங்கதாரா, மித்தாபூர் (ஸௌராஷ்டிரம்) ஆகிய இடங்களில் சுமார் 30,000 டன் உற்பத்தி. இந்தியாவில் மொத்தம் ஒரு லட்சம் டன் உபயோகமாகிறது. இதன் உற்பத்தி அதிகரிப்புக்குக் குறைந்த விலையில் சுமார் 50 லட்சம் டன் உப்பு சப்ளை செய்ய வேண்டுமென்று தொழில் திட்டக்கமிட்டி யோசனை கூறியுள்ளது. உப்பைத்தவிர சுண்ணாம்புக் கல்லும் இதற்குத் தேவை. இப்போதுள்ள 70,000 டன் உற்பத்தி வசதியை இன்னும் 36,000 டன் அதிகரிக்கப் புதிதாக மூன்று கம்பெனிகளுக்கு லைசென்ஸ் தரப்பட்டுள்ளது.

ரேயான், ஸோப்பு, பஞ்சாலைகள், காகிதம், எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு முதலிய தொழில்களுக்கு உபயோகமான எரி ஸோடா (காஸ்டிக் ஸோடா) மேட்டூர், மித்தாபூர் இரண்டு இடங்களிலும் சுமார் 10,000 டன் உற்பத்தி செய்ய வசதிகள் உண்டு. ஆனால் மொத்த தேவை 50,000 டன். திருவாங்கூரில் குண்டாராவில் ஒரு சிறு தொழிற்சாலை உண்டு. ஆமதாபாத்திலும், டில்லியிலும் இரு புதிய தொழிற்சாலைகளுக்கு ஏற்பாடாகி வருகிறது. எரி ஸோடா உற்பத்தியில் கிடைக்கும் குளோரினை உபயோகிக்க வேறு வழி ஏற்பட்டாலொழிய, புது எரி ஸோடா கம்பெனிகளுக்கு லைசென்ஸ் தரக்கூடாதென்று தொழில் திட்டக் கமிட்டி சிபார்சு செய்திருக்கிறது.

குளோரினைக் கொண்டு உற்பத்தியாகும் சலவை சோடா, இப்போது சுமார் 4,000 டன் தான் உற்பத்தியாகி, 8,000 டன் இறக்குமதியாகிறது. மேட்டூர், மித்தாபூர் தொழிற்சாலைகளில் 2,500 + 4,500 டன்னும், ரோடாஸ் தொழிற்சாலையில் 1,200 டன்னும், ரிஷ்ராவில் உள்ள ராணுவத் தொழிற்சாலையில் 3,000 டன்னும் உற்பத்தி செய்ய வசதி உண்டு.

இப்போது இந்தியாவில் உற்பத்தியாகும் குளோரின் பூராவும் உபயோகப்படுத்தப்படவில்லை. மருந்துவகைகள், போட்டோ சாமான்கள் உற்பத்தித் தொழில் வளர்ந்தால் இதற்கு அதிக கிராக்கி ஏற்படும்.

மேற்கண்ட ரசாயனப் பொருள்களைத் தவிர, பலரக ரசாயன உப்புகள் இந்தியாவில் செய்யப்படுகின்றன. வருஷ வாரியில் 1,500 முதல் 2,000 டன் வரை தேவையுள்ள 'காப்பர் ஸல்பேட்' என்ற 'துருசு' சுமார் 900 டன் உற்பத்தியாகிறது. மருந்துக்கும், பஞ்சாலைகளிலும் உபயோகமாகும் 'எப்ஸம் ஸால்ட்' என்ற பேதி உப்பு, நாட்டின் தேவைக்குப் போதிய அளவு, சுமார் 3,000 முதல் 3,500 டன் உற்பத்தியாகிறது. கிளிஸரின் என்ற மருந்துப் பொருள் சுமார் 2,000 முதல் 2,500 டன் உற்பத்தி; நாட்டின் தேவை சுமார் 750 டன் தான்.

வெடிமருந்து

அரவங்காடு (நீலகிரி), கர்கீ (பூனா) சர்க்கார் பாக்டரிகளில் நமக்குத் தேவையான அளவு சென்ற யுத்தத்தின்போது வெடி மருந்து உற்பத்தியாயிற்று. சமாதான காலத்தில் மலைப்பாறையை உடைக்கவும், வேறு உபயோகங்களுக்கும் வேண்டிய 'டைனமைட்' முதலிய வெடி மருந்துகளும் உற்பத்தியாகிறது. "ஸெல்லுலாய்டு", கச்சா பிலிம் செய்வதற்கு வேண்டிய மூலப்பொருளான 'நைட்ரோ

'ஸெல்லுலோஸ்' என்ற வஸ்துவைச் செய்யவும் யோசனையுண்டு.

கோல் டார்

நிலக்கரியை மூட்டம் போட்டு எரித்து, 'கோக்' என்ற கெட்டிக்கரியும், நிலக்கரிப் புகையைக் குளிர்ந்து இறுகவைத்து தாரும் செய்யப்படுகின்றன. 'கோல் டார்' என்ற இதைக் கொண்டு பல சாயப் பொருள்களும், வாசனைச் சரக்குகளும், மருந்துகளும் செய்யப்படுகின்றன. ரோடுக்குப் போடும் தார் இம்முறையில் வரும் கழிவுப் பொருளாகும். இன்னும் நாப்தலீன், பென்ஸீன், பினைல் முதலிய மருந்துக்கு மூலப்பொருள்கள் வேண்டிய அளவு உண்டாகின்றன.

கரும்புச் சக்கையை ஊறவைத்து பவர் சாராயம் செய்வதிலிருந்து, 'எதில் சாராயம்' என்ற மருந்துச் சரக்கும் சுமார் 16 லட்சம் டன் உற்பத்தியாகிறது. இதிலிருந்து குளோரபாம் செய்யப்படுகிறது.

மருந்துப் பொருள்கள்

சென்ற யுத்தத்துக்குமுன் பூராவும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மருந்துப் பொருள்களின் உற்பத்தி யுத்த காலத்தில் இந்தியாவில் வெகுவாக அபிவிருத்தியடைந்தது. இன்றும் இறக்குமதியான ரசாயன மூலப்பொருள்களைக் கொண்டே இச்சரக்குகள் செய்யப்படுகின்றன. 'காபெய்ன்', 'மார்பைன்', முதலிய போதை (மருந்து) சரக்குகளும், கொய்னாவும், தாவரப்பொருள்களிலிருந்து கிடைக்கிறது. இவற்றின் உற்பத்தியை அதிகரிப்பதுடன், ரசாயன மருந்து சரக்குகளையும் அதிகம் உற்பத்தி செய்யப் பல திட்டங்கள் உள்ளன. முக்கியமாக பெனிஸிலின், ஸல்பா, மலேரியா கொல்லி, முதலிய நவீன மருந்துகளை உற்பத்தி செய்வதற்குப் பூனா அருகில் தேஹு ரோடில் ஒரு புது தொழிற்சாலை அமைக்க இந்திய சர்க்கார் முயற்சி செய்துவருகின்றனர்.

வார்னிஷ், பெயின்ட் வகைகள்

1947-ல் இந்தியாவிலிருந்த மொத்தம் 62 பெயின்ட், வார்னிஷ் பாக்டரிகளில் கராச்சியருகில் உள்ள 6 போக, கல்கத்தா அருகில் 22-ம், பம்பாய் அருகில் 28-ம், வட இந்தியாவில் 4-ம், தென் இந்தியாவில் (சென்னை, ஹைதராபாத்) 2-ம் உண்டு. பெயின்ட், எனமல், வார்னிஷ் முதலியவை செய்வதற்கு வேண்டிய செயற்கைகோந்து வகைகள் தவிர, வர்ணப்பொருள், கலவை எண்ணெய் (ஆளிவிதை), கலவைத் திராவகங்கள் (மர எண்ணெய், எதில் சாராயம் போன்றன), இயற்கைக்கோந்து வகைகள்—இவையெல்லாம் இந்தியாவிலேயே கிடைக்கின்றன. 1946-47ல் பெயின்ட், எனமல் உற்பத்தி 50,000 டன்; வார்னிஷ் உற்பத்தி 26 லட்சம் டன்.

இவற்றில் கலக்கும் ரசாயன வர்ணசரக்குகளான 'துத்துநாக வெள்ளை' 1939-லும், 'காரீய வெள்ளை' 1937-லும், 'காரீய சிவப்பு' 1935-லும் இந்திய பாக்டரிகளில் உற்பத்தி ஆரம்பக்கப்பட்டது. இவற்றிற்குப் பெரும்பாலும் வெளி நாட்டு மூலப்பொருள்களே உபயோகிக்கப் படுகின்றன. பாக்ஸைட் போன்ற மாற்றுவர்ணச் சரக்குகளையும், தாவர கோந்துவகைகளையும் உபயோகித்து இத் தொழிலை அபிவிருத்தி செய்ய இடமுண்டு.

சாயச் சரக்குகள்

முதல் மகாயுத்தத்துக்குமுன் இந்தியாவில்பயிராகிவந்த அவுரிச்செடி வர்ணம் வெளிநாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதியாகி வந்தது. பிறகு ஜெர்மனியில் செயற்கை சாயப் பொருள்கள் உற்பத்தியாக ஆரம்பித்ததும், நம் தொழில் நசித்து விட்டது. தாவர சாயம், ரசாயன சாயம், முதலியவை இப்போது வருஷவாரியில் சுமார் 8·5 கோடி ரூபாய்க்கு இறக்குமதியாகி வருகிறது. 'கோல்டார்' தொழில் வளர்ச்சியடைவதை யொட்டி, செயற்கைச் சாயத்தொழில் வளர

இடமுண்டு. தாமோதர் பள்ளத்தாக்கு திட்டத்தின் கீழ் சர்க்கார் புதிய சாயத் தொழிற்சாலை அமைக்கவும்; டாடா கம்பெனியாரும், இம்பீரியல் கெமிகல் கம்பெனியாரும் (பிரிட்டிஷ்) கூட்டாக ஒரு பாக்டரி அமைக்கவும் திட்டங்கள் உள்ளன.

தீக்குச்சித் தொழில்

கந்தகம், பாஸ்பரம் முதலியவற்றைக் கொண்டு செய்யப் படும் தீப்பெட்டித் தொழில், இந்தியாவில் தேவைக்கு வேண்டியதை விட அதிக அளவில் அபிவிருத்தியடைந் துள்ளது. 1948-ல், மொத்தம் 165 பெரிய தொழிற் சாலைகளில் ஒவ்வொன்றும் 50 குரோஸ் தீப்பெட்டி கொண்ட 6,20,000 கேஸ்கள் உற்பத்தியாயின. இதில் சுமார் 5·5 லட்சம் கேஸ் உள்நாட்டில் உபயோகம்; மீதி ஏற்றுமதி. சென்னை மாகாணத்தில் 'Wimco' முதலிய பெருந்தொழிற் சாலைகளைத் தவிர, சிவகாசியில் ஊர் பூராவும் குடிசைத் தொழிலாக இது பரவியுள்ளது. மலையாளத்தில் செய்யப் படும் வெறும் குச்சிகளையும், பெட்டிச் சக்கைகளையும் கொண்டு, சிவகாசி, கோவில்பட்டி, சாத்தூர் முதலிய இடங் களில் முழு தீப்பெட்டிகள் உற்பத்தியாகின்றன.

பிலிம் தொழில்

இந்தியாவில் முதல் முதலாக டி. ஜி. பால்கே என்பவர் "ஹரிச்சந்திரா" என்கிற சலனப்படத்தை எடுத்தார். 1931-ல்தான் முதல் பேசும் படம் எடுக்கப்பட்டது. இன்று ஹாலிவுட்டுக்கு அடுத்தபடியாக பிலிம் எடுப்பதில் உலகில் இரண்டாவதாக இந்தியா விளங்குகிறது. இப்போது 300 முழுப்படங்களை வருஷவாரியில் தயாரித்துவருகிறது. ரூ 20 கோடிக்கு மேல் முதல்போட்டு நடக்கும் இத்தொழிலில் சுமார் ஒரு லட்சம் பேர் ஈடுபட்டுள்ளனர். இந்தியாவில்

சுமார் 2,200 தியேட்டர்கள் இருக்கின்றன. நகரவாசிகளில் 60 சத விகிதமும், கிராமவாசிகளில் 10 சத விகிதமும் வழக்கமாக சினிமா பார்க்கின்றனர்.

இன்று சுமார் 50 ஸ்டுடியோக்களும், 250 பட உற்பத்தி ஸ்தாபனங்களும் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கின்றன. விநியோக ஸ்தாபனங்கள் 150. அதில் 9 கம்பெனிகள் அன்னியப் படங்களை விநியோகிக்கிறார்கள். சுமார் 350 அன்னியப் படங்கள் வருஷவாரியில் இந்தியாவில் காட்டப்படுகிறது. இந்தியர் குடியேறியுள்ள சில இடங்களில் தவிர வெளிநாடுகளில் இந்தியப் படங்களுக்கு அதிக கிராக்கியில்லை.

பம்பாய் ஸ்டுடியோக்களில் கலர் படமும் இன்னும் ஒரு வருஷத்திற்குள் எடுக்கப்படுமாம். பம்பாய்க்கு அடுத்தபடியாக சென்னை மாகாணத்தில் பட உற்பத்தி அதிகம்; வருஷத்தில் சுமார் 50 படங்கள். கல்கத்தாவில் 40 படங்கள் உற்பத்தி. நமது மாகாணத்தில் சென்னை, கோவை, சேலம், மதுரை இங்கெல்லாம் ஸ்டுடியோக்கள் உள்ளன.

படம்பிடிக்கும் யந்திரங்களும், படம்காட்டும் கருவிகளும் வெளிநாடுகளிலிருந்தே இறக்குமதியாகிறது. கடந்த இரு வருஷங்களில் சராசரி 15 கோடி அடி கச்சாபிலிம் இறக்குமதியாயிற்று. இந்தியாவில் இதை உற்பத்தி செய்வதற்கான முயற்சி நடந்துவருகிறது.

இறக்குமதி வரி, முனிசிபல் தொழில் வரி, முனிசிபல் விளம்பர வரி, தமாஷா வரி, வருமான வரி முதலியன எல்லாம் சேர்ந்து இத்தொழிலின் மொத்த வருமானத்தில் 40 சத விகிதம் போய்விடுகிறதாம். தமாஷா வரி மட்டும் தினசரி வசூலில் 25 முதல் 75 சத விகிதம் வரை பல விடங்களில் விதிக்கப்படுகிறது.

இப்போதுள்ள மாகாணத் தணிக்கை போர்டுகளைத் தவிர, மத்திய தணிக்கை போர்டு ஒன்று அமைக்க உத்தேச

மிருக்கிறது. இதற்கு முதல் நடவடிக்கையாக, 18 வயதுக் குட்பட்டவர்களுக்கு சில படங்களைக் காட்டக்கூடாதென்று உத்தரவாகியிருக்கிறது. இதைத்தவிர, மதுபானக் காட்சிகள் பல மாகாணங்களில் துண்டிக்கப்படுகிறது. சமூக, பொதுநல பிரசாரத்திற்கான படங்களை சர்க்காரே எடுத்து, அவற்றை தியேட்டர்களில் காட்டும்படி கட்டாயப்படுத்தி வருகிறது. வருஷத்தில் 52 செய்திச்சுருள்களும், 36 டாகுமெண்டரி பிலிம்களும் சர்க்காரால் தயாரிக்கப்படும்.

சுதந்திர இந்தியாவின் தொழில் வளர்ச்சி

இந்தியா சுதந்திரமடைந்த தருவாயில், தொழில் நிலைமை ரொம்ப சீர் கேடாகவிருந்தது. 1946-ல் அரசியல் குழப்பம், வகுப்புக் கலவரம், யுத்த பிற்கால தொழில் மந்தம், தொழிலாளர் கிளர்ச்சி இவையெல்லாம் சேர்ந்து தொழிலுற்பத்தியை வெகுவாகக் குறைத்துவிட்டன. சுதந்திரமடைந்த பின்பும் அகதிகள் பிரச்னை, உணவு இறக்குமதித்தொல்லை, மூலதனச் சரக்குகள் கிடைக்காத கஷ்டம், யுத்தத்தின் பயனாக உண்டான பணவீக்கம் இவையெல்லாம் சமாளிக்க வேண்டியிருந்தது. 1947 டிசம்பரில் முக்கூட்டு மகாநாடு கூட்டித் தொழிலாளருக்கு சலுகைகள் வழங்கி, ஸ்டிரைக்குகளில்லாமல் தொழில் அபிவிருத்திக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. இதையடுத்துப் போக்குவரத்து வசதிகள், அத்தியாவசியப் பொருள்கள் இறக்குமதி, இவை சம்பந்தமாக சர்க்கார் தீவிர முயற்சி செய்ததால், மொத்தத்தில் முந்தின வருஷத்தை விட 12 முதல் 16 சத விகிதம் வரை 1948-ல் உற்பத்தி அதிகரித்து, இந்தியா நெருக்கடியிலிருந்து மீண்டது.

லாபப் பங்கீடு

முக்கூட்டு மகாநாட்டின் முடிவுகள் வருமாறு :—

தொழில் அபிவிருத்திக்கு அவசியமான முறையில், முதலாளிக்கும், தொழிலாளிக்கும் தக்க ஊதியம் நிர்ணயிப்பதில், பொது ஜனங்களும், மூலப்பொருள் உற்பத்தியாளரும் நஷ்டமடையாத வகையில் அமித லாபத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதுடன், நிகரலாபத்தில் தொழிலாளருக்குப் பங்கு தரப்படும். தவிர, தொழிலுற்பத்தியை ஒழுங்குபடுத்தும் வகையில் சர்க்கார் கட்டுப்பாடு ஏற்படுத்துவதுடன், உற்பத்தி வேலையில் தொழிலாளரைக் கலந்து கொள்வதற்காக, மத்திய, மாகாண ஆலோசனை போர்டுகளும், ஒவ்வொரு பாக்டரியிலும் ஒர்க்ஸ் கமிட்டிகளும் அமைக்கப்படும்.

லாபப் பங்கீடு சம்பந்தமாக சர்க்கார் அமைத்த கமிட்டியானது, பருத்தி, சணல், இரும்பு, சிமிண்ட், டயர், சிகரெட் முதலிய ஆறு தொழில்களில், 5 வருஷ காலத்துக்குப் பரீட்சார்த்தத் திட்டம் வகுத்துள்ளது. பஞ்சாலைகளில் ஆமதாபாத், பம்பாய், ஷோலாப்பூர் மூன்று இடங்களில் மட்டும் முதலில் அமுலுக்கு வரும்.

தேசீய மயமாக்கும் திட்டம்

மேலே குறித்த மகாநாட்டின் முடிவையொட்டி, தொழில்களை தேசிய மயமாக்குவது பற்றிய சர்க்காரின் திட்டம், 1948 ௵ ஏப்ரல் ௴ 6௳ அறிவிக்கப்பட்டது. இதன்படி ஆயுதத் தளவாடங்கள், அணுசக்தி, ரயில்வேக்கள் இம்மூன்று தொழில்களும் மத்திய சர்க்காரின் ஏகபோக உரிமையாயிருக்கும். நிலக்கரி, இரும்பு, எஃகு, விமான உற்பத்தி, கப்பல் நிர்மாணம், டெலிபோன், தந்தி, கம்பியில்லாத் தந்திக் கருவிகள், மண்ணெண்ணெய், இத்தொழில்களில் புதியனவெல்லாம் மத்திய, மாகாண, ஸ்தல ஸ்தாபன நிர்வாகத்தின் கீழ் வரும். இவற்றில் சிலவற்றைத் தேசநலனை

முன்னிட்டு, சர்க்காரின் கட்டுப்பாடுகளின் கீழ் தனி நபர்களுக்கு விடப்படலாம். இத்துறைகளில் ஏற்கனவே தனி நபர் கையிலுள்ள தொழிற்சாலைகள் வேண்டிய வளர்ச்சி வசதிகளுடன், 10 வருஷங்களுக்கு அவர்களிடமே விட்டு வைக்கப்படும். அதன்பின் தேச நலனை முன்னிட்டு, சர்க்காரே அவற்றை எடுத்துக்கொள்வதென்றால், நியாயமான ஈட்டுத்தொகை தரப்படும்.

பின் வரும் முக்கியமான தொழில்கள் சம்பந்தமாக திட்டம் வகுக்கவும், கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கவும் சர்க்காருக்கு அதிகாரமிருக்கும்:—உப்பு, மோட்டார், யந்திரக் கலப்பை, மின்சார உற்பத்தி யந்திரங்கள், பல்பு, விசிறி முதலியவை, பெரும் மெஷின்கள், யந்திரக் கருவிகள், ரசாயனப் பொருள்கள், ரசாயன உரம், மருந்து வகைகள், இரும்பல்லாத உலோகங்கள், சர்க்கரை, தேயிலை, காகிதம், நியூஸ்பிரிண்ட், விமானங்கள், கப்பல்கள், தாதுப் பொருள்கள், ராணுவ தளவாடங்கள், பருத்தி, சணல், கம்பளி, மண்ணெண்ணெய் வகைகள், பவர் சாராயம்.

1949-ல் 25 தொழில்கள் சம்பந்தமாகத் தொழில் வளர்ச்சி, கட்டுப்பாடு சட்டமும் நிறைவேறி யிருக்கிறது.

குடிசைத் தொழில்கள், சிறு கைத்தொழில்கள் இவற்றை முக்கியமாகக் கூட்டுறவு முறையில் அபிவிருத்தி செய்வதற்காகக் குடிசைத் தொழில் போர்டு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஜப்பானியக் குடிசைத் தொழில் நிபுணர்களை அழைத்து, பயிற்சியளிக்கவும், தொழில்கள் ஆரம்பிப்பது பற்றி ஆலோசனை கூறவும் ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

தொழில்களைத் தேசிய மயமாக்குவது சம்பந்தமாக, சர்க்காரின் கைவசமுள்ள பெரும் மின்சார, நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களை நிறைவேற்றவே நாளாகுமென்றும், அதற்கு வேண்டிய ஆள், பணவசதியே குறைவாயிருக்கிறதென்றும்.

இதனால் இப்போதுள்ள தொழில்களை சர்க்கார் மேற்கொள்வது அனுபவ சாத்தியமில்லையென்றும் சர்க்கார் தரப்பில் விளக்கப்பட்டதால், முதலாளிகளின் பயம் ஒருவாறு நீங்கியதெனலாம்.

அன்னிய மூலதனம்

சர்க்காரின் தொழில் திட்டங்களுக்கு உலகபாங்கியிலிருந்து கடன் கோரியிருப்பது தவிர, அன்னிய மூலதனம் வருவதற்கான கொள்கையும் தெளிவாக்கப்பட்டுள்ளது. பண்டித நேரு இவ்வருஷம் ஏப்ரல் மாதம் 6 ஆம் தேதி இந்திய பார்லிமெண்டில் கூறியதாவது: "இப்போது இங்கிருந்துவரும் அன்னியக் கம்பெனிகளுக்கு, இந்தியருக்கில்லாத புது நிர்ப்பந்தங்கள் எதுவும் இராது. பரஸ்பர நன்மைக்குகந்த முறையில், புதிதாக அன்னிய முதலீடு ஏற்படும் வகையில் சர்க்கார் கொள்கை நிர்ணயிக்கப்படும். பொதுவாக அனைவருக்கும் உள்ள கட்டுதிட்டங்களுக்குட்பட்டு அன்னிய முதலாளிகள் லாபம் சம்பாதிக்க அனுமதிக்கப்படுவார்கள். பிற்காலத்தில் அன்னிய கம்பெனிகளை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டால், நியாயமான ஈடு தரப்படும். அவசியமானால் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு அன்னிய மூலதனமே பெருவாரியான ஆதிக்கம் கொண்ட தொழிற்சாலைகளும் அனுமதிக்கப்படும். இந்தியத்தொழில் நிபுணர்களுக்கு எல்லாத் துறைகளிலும் பயிற்சியளிக்க இக்கம்பெனிகள் உதவவேண்டும்".

பண்டித நேரு அறிக்கையின் பயனாக அமெரிக்க மூலதனம் இனி தாராளமாக இந்தியாவுக்குக் கிடைக்குமென்று கருதப்படுகிறது.

தற்சமயம் இந்தியாவில் அன்னிய மூலதனம் ரூ 800 முதல் 1,100 கோடி இருக்கலாம். இதில் பெரும்பகுதி பிரிட்டிஷ்; பத்திலொரு பங்கு அமெரிக்கருடையது.

சென்ற இரு வருஷங்களில் சுமார் ரூ 70 கோடி அளவே அன்னிய மூலதனம் இந்தியாவிலிருந்து வாபஸாகியிருக்கிறது. இப்போது இது குறைந்து, பல அன்னிய கம்பெனிகள் இந்தியாவில் தொழிலை விருத்திசெய்து வருகின்றன.

தொழில் நிதியுதவி கார்ப்பரேஷன்

இந்தியத்தொழில் அபிவிருத்திக்காக, சர்க்கார் ஆலோசனை கூறுவது தவிர, நிதி உதவியும் செய்து வருகிறது.

கைத்தொழில்களை ஆரம்பிக்கவும், விருத்திசெய்யவும் சாதாரண பாங்கிகளிலிருந்து கடன்கிடைப்பது தவிர, நீண்ட காலக் கடன் வசதி செய்து தருவதற்காக கைத்தொழில் நிதி உதவிக் கார்ப்பரேஷன் சென்ற வருஷம் துவக்கப்பட்டது.

இதன் மூலம் எற்கனவே, 12 தொழிற்சாலைகளுக்கு சுமார் ரூ. 2.25 கோடி உதவப்பட்டுள்ளது. கடன்களை 25 வருஷ காலத்தில் திருப்பித் தர வசதியுண்டு.

சர்க்கார் தொழிற்சாலைகள்

இப்போது சர்க்காருக்குச் சொந்தமான 9 தொழிற்சாலைகள், ஹிந்துஸ்தான் விமான தொழிற்சாலை (பெங்களூர்), சர்வேக் கருவிகள் உற்பத்திசாலை (கல்கத்தா), உப்பளங்கள் (சாம்பாரிலும், இதர இடங்களிலும்), நிலக்கரி சுரங்கங்கள், டெலிபோன் தொழிற்சாலை (கல்கத்தா), தபால் முத்திரை ஆபீஸ் (அஸிகர்), ஏர் இந்தியா இண்டர்நேஷனல் முதலியன.

புது தொழில் திட்டங்கள்

இவை தவிர, புதிதாக, சர்க்காருக்குச் சொந்தமாகவோ அல்லது அதன் ஆதரவிலோ பல பெரிய தொழிற்சாலைகளை

அமைக்கத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்த நாலைந்து வருஷங்களில் முடியக்கூடிய இத் திட்டங்கள் ரூ. 200 அல்லது ரூ. 300 கோடி பிடிக்கும்.

10 லட்சம் டன் எஃகு உற்பத்திக்கு, ஒன்று அல்லது இரு தொழிற்சாலைகளை அமைப்பது பற்றி நிபுணர்கள் சிபார்சு பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

மின்சார உற்பத்தி யந்திரங்கள் செய்ய ஒரு தொழிற்சாலை இவ்வருஷத்திற்குள் அமைக்கப்படலாம்.

மின்சார சாமான்கள் (பல்பு, விசிறி வகையறு) உற்பத்திக்கு ரூ. 20 கோடி செலவில் ஒரு திட்டம் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கிது.

ரூ. 12 கோடி செலவில் யந்திரக்கருவிகள் உற்பத்திசாலை அமைக்க சுவிஸ் கம்பெனியுடன் ஒப்பந்தமாகியிருக்கிறது. 4 வருஷத்தில் உற்பத்தி தொடங்கும். இதில் சுமார் 20,000 பேர் வேலை செய்து, வருஷ வாரியில் ரூ. 7 அல்லது 8 கோடி பெறுமானமுள்ள கருவிகள் உற்பத்தி செய்வர்.

புதிய டீஸல் எஞ்ஜின் உற்பத்திச்சாலை யொன்றை சர்க்கார் ஆரம்பிப்பது பற்றி முயற்சி நடக்கிறது. இப்போது இந்தியத் தொழிற்சாலைகளில் (சமீபத்தில் ஆரம்பித்த கிர்லாஸ்கர் தொழிற்சாலை உள்பட) வருஷவாரியில் 4,500 டீஸல் எஞ்ஜின்கள் உற்பத்தியாகின்றன.

ரேடியோ நிலையங்களுக்கான டிரான்ஸ்மிட்டர்களைச் செய்ய ரூ. 3 கோடி செலவில் ஒரு திட்டம் உள்ளது. இதன் வருஷாந்தர உற்பத்தி ரூ. 2 கோடி பெறும்.

யந்திரக் கலப்பை உற்பத்திக்கான ஒரு தொழிற்சாலையும், நிலக்கரியிலிருந்து செயற்கைப் பெட்ரோல் செய்ய ஒரு தொழிற்சாலையும் அமைக்கப்படும்.

பெனிஸிலின், ஸல்பா டிரக், பாலுட்ரைன் ஆகிய மருந்துகளை உற்பத்தி செய்வதற்கான தொழிற்சாலை யொன்று 3 கோடி செலவில் பூனாவுக்கருகில் அமைக்கப் படும். மேற்கு வங்காள, பீகார் சர்க்கார்கள், தாமோதர் கார்ப்பரேஷன், இவற்றின் கூட்டு ஆதிக்கத்தின் கீழ் செயற்கை சாயப்பொருள், மருந்துகள் உற்பத்திச்சாலை யொன்று ஆரம்பிக்கப்படும்.

சுதேசித் தொழிலுக்கு பாதுகாப்பு

முதல் மகா யுத்தத்துக்குப்பின் சுதேசித் தொழிலுக்கு பாதுகாப்பு அளிப்பது சம்பந்தமாக அன்றைய பிரிட்டிஷ் இந்திய சர்க்கார் முன்வந்து ஒரு கமிஷன் நியமித்தது. 1922-ல் அக்கமிஷன் சிபார்சின்படி, அன்னிய சரக்குகள் மீது இறக்குமதி வரி விதிப்பது, சுதேசித் தொழிற்சாலை களின் சரக்குகளை சர்க்கார் தன் தேவைகளுக்கு வாங்கிக் கொள்வது, முதலிய வகைகளில் சுதேசித் தொழில் வளர ஓரளவு வழி செய்யப்பட்டது. இதன் பயனாகப் புதிதாக மொத்தம் ரூ. 150 கோடி மூலதனம் போட்ட கம்பெனிகள் 20 வருஷங்களில் (1920-'40) ஏற்பட்டன. முக்கியமாக, இந்திய பஞ்சாலைகள், இரும்பு, சர்க்கரை, பேப்பர், தொழிற் சாலைகள் சர்க்கார் பாதுகாப்பின் மீதே ஸ்திரமாயின.

சென்ற யுத்த காலத்தில் ஏற்பட்ட புதிய தொழில் களுக்கு யுத்தபிற்கால நிலைமையில் பாதுகாப்பு அளிப்பதற் காக, 1945-ல் 'டாரிப் போர்டு' ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அதன் சிபார்சின் பேரில் 20 வகைத் தொழில்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட பாதுகாப்பு 31-3-50-ல் முடிவடைகிறது. மேலும் பாதுகாப்பை நீடிப்பது பற்றித் தற்சமயம் ஆலோ சனை நடந்து வருகிறது. இந்த வகுப்பைச் சேர்ந்த தொழில்களில், இரும்பல்லாத இதர உலோகத் தொழில், 'பிளைவுட்' என்ற லேசான மரத்தொழில், ஹரிகேன்,

லேட்டுகள், டார்ச்லேட் பாட்டரிகள், சில ரசாயன சரக்குகள் இவை முக்கியமானவை.

பவர் சாராயம், வெடிமருந்து, மின்சார விளக்குகள், கரும்பலகை, சாக்கு (chalk), வர்ண சாக்குகள், நீர் ஒட்டாத பேப்பர், கிராப்ட் பேப்பர், விளையாட்டுக்கருவிகள், முதலிய 29 தொழிற்சாலைகள், டாரிப் போர்டார் கேட்டிருந்த தகவல்களைத் தரத் தவறியதால், அவற்றின் கோரிக்கை சமீபத்தில் நிராகரிக்கப்பட்டது.

புதிய பாதுகாப்பு கமிஷன்

இன்றைய நிலைமையில் தொழில் பாதுகாப்புக் கொள்கையைப் புதிதாகப் பரிசீலனை செய்யவும், சர்வதேச வர்த்தக உடன்படிக்கைகளில் சேருவதால் ஏற்படும் (வர்த்தக விஷயத்தில் எல்லா நாடுகளுக்கும் சம உரிமையளிப்பது, வியாபாரத்தடைகளை அகற்றுவது போன்ற) பொறுப்புகளை எவ்வளவு தூரம் நம் நாடு ஏற்க முடியும் என்பதுபற்றியும் யோசனை கூறவும், புதிய பாதுகாப்பு கமிஷன் இவ்வருஷம் நியமிக்கப்பட்டுள்ளது. ஸ்ரீ. வி. டி. கிருஷ்ணமாச்சாரியைத் தலைவராகவும், ஸ்ரீ டி. எல். மஜூம்தாரைக் காரியதரிசியாகவும் கொண்ட இக்கமிஷன், புது தொழில் பாதுகாப்புக் கொள்கையை நிர்ணயிக்கும்.

வரிக்குறைப்பு

தொழில் வளர்ச்சிக்கு வேண்டிய மூலதனம் சேருவதற்காகவும், புது தொழிற்சாலைகளை அமைக்க ஊக்கமளிப்பதற்காகவும், சர்க்கார் இவ்வருஷ வரித்திட்டத்தில் முதலாளிகளுக்குப் பல சலுகைகள் தந்துள்ளனர். வருமான வரி சம்பந்தப்பட்டவரையில் இனி வரிவிகிதம் குறைக்கப்படுவதே சர்க்காரின் வருங்காலக் கொள்கையென்று அறிவிக்கப்பட்டது. இத்துடன், மூலதனப் பெருக்கத்தின் மீதிருந்த வரி ஒழிக்கப்பட்டது. பெரும் வருமானங்கள் மீதுள்ள

ரூபர் வரி விகிதம் குறைக்கப்பட்டது. புதிதாக 1948—மார்ச்சுக்குப்பின் கட்டப்பட்ட தொழிற்சாலை கட்டிடங்கள், யந்திரங்கள் இவற்றிற்கு 'தேய்வு அலவன்ஸ்', இருமடங்காக 5 வருஷங்களுக்கு வரிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டது. 1-4-48-லிருந்து மூன்று வருஷத்துக்குள் ஆரம்பிக்கப்படும் பெருந் தொழிற்சாலைகளின் வருமானத்தில், அவற்றின் மூலதனத் தொகையில் 6 சத விகிதம் வரி விதிக்கப்படமாட்டாது.

மேலே கண்ட சலுகைகள் தவிர, யந்திரங்கள், சில முக்கிய மூலப்பொருள்கள், இவற்றின் மீதுள்ள இறக்குமதி வரி குறைக்கப்பட்டது. நம் நாட்டுச் சரக்குகள் ஏற்றுமதியை விஸ்தரிப்பதற்காக, ஜவுளி ஏற்றுமதி வரி அறவே ஒழிக்கப்பட்டுள்ளது.

தொழில்திட்டக் கமிட்டிகள்

தொழிலபிவிருத்தி திட்டங்கள் வகுக்கவும், மூலப்பொருள் வினியோகம், யந்திர இறக்குமதி, இவைபற்றி சர்க்காருக்கு யோசனை கூறவும், மத்ய தொழில்ஆலோசனை கவுன்சில் ஒன்று 1948-ல் நிறுவப்பட்டுள்ளது. இதன் கீழ் சுமார் 25 அபிவிருத்திக் கமிட்டிகள், தனித்தனி தொழில் வளர்ச்சித் திட்டங்கள் வகுத்து வருகின்றன.

சென்ற யுத்தத்துக்கு முன்பே, நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சிக்குத் திட்டம் வகுப்பதற்காக, தேசிய திட்டக் கமிட்டியொன்று காங்கிரஸின் சார்பில் 1938-ல் அமைக்கப்பட்டது. பண்டிதநேரு தலைவராயும், புரொபஸர் கே. டி. ஷா காரியதரிசியாகவும் இருந்த இக்கமிட்டி 29 சப்கமிட்டிகளை அமைத்து வேலை தொடங்கியது. நேருஜி 1940-ல் கைது ஆனவுடன் இதன் வேலை தடைப்பட்டது. 1946-ல் இடைக்கால தேசிய சர்க்கார் ஏற்பட்டதும், மேற்கண்ட சப்கமிட்டிகளின் ரிபோர்ட்டுகளைப் பிரசுரிக்க ஏற்பாடாயிற்று. இப்போது 26 பிரசுரங்கள் வெளிவந்துள்ளன. இப்பிரசுரங்

களில் காணும் சிபார்சுகளைத் தொகுத்துப் பொதுவான திட்டம் தயாரிப்பதற்காக ஒரு தனிக்கமிட்டியை நியமித்து விட்டு, தேசியதிட்டக் கமிட்டியானது இவ்வருஷம் கலைக்கப் பட்டது.

இக்கமிட்டியின் திட்டப்படி, நாட்டு மக்களின் வாழ்க்கை வசதிகளைப் பல துறைகளிலும் அபிவிருத்தி செய்து, வாழ்க்கைத்தரம் மும்மடங்காக உயர்த்தப் படவேண்டு மென்பதே பிரதான நோக்கம்.

இது தவிர, யுத்த காலத்தில் ஜே. ஆர். டி. டாடா, ஜி. டி. பிர்லா முதலிய பல முதலாளிகள் சேர்ந்து, விவசாயத் தொழில் இரு மடங்காகவும், கைத் தொழில்கள் ஐந்து மடங்காகவும் அதிகரிக்கச் செய்து, 15 வருஷத்தில் 'தேசிய தலா வருமான'த்தை இரு மடங்காகச் செய்ய வேண்டு மென்ற பம்பாய் திட்டத்தை வெளியிட்டனர்.

மேலும், மத்ய சர்க்காரும், மாகாண சர்க்கார்களும், யுத்தபிற்காலத்திற்கென்று 5 வருஷ திட்டங்களை வகுத் திருந்தன.

இவையெல்லாவற்றையும் ஆராய்ந்து பொதுவான திட்டமொன்றை வகுப்பதற்காக, தொழில் திட்ட ஆலோசனை போர்டு ஒன்று, 1946-ல், இடைக்கால சர்க்காரால் அமைக்கப்பட்டது. இதன் 29 சப் கமிட்டிகள் (Panels) தனித்தனி தொழில்கள் எந்தெந்த அளவில் அபிவிருத்தி யடைய வேண்டுமென்றும், அதற்கான வழிகள் எவை யென்றும் திட்டங்கள் வகுத்தன. இத்திட்டங்கள் பொது வாக சர்க்காரால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, உற்பத்திப் பெருக்கத் திற்கு திட்டப்படி பல கம்பெனிகளுக்கு அனுமதியளிக்கப் பட்டது. ஆனால் முதலாளிகள் முன்வராத பல தொழில்கள் சம்பந்தமாக சர்க்கார் எதுவும் செய்ய முடியவில்லை. அந்த

சந்தர்ப்பத்தில் (1946-47-ல்) ஏற்பட்ட தொழில் மந்தத்தை எவ்விதத்தில் சுதந்திர இந்திய சர்க்கார் சமாளித்ததென்பது முன்பே விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை சர்க்கார் திட்டங்கள்

நம் மாகாணத்தின் தொழில்வளர்ச்சிக்கு சர்க்கார் பலவகைகளில் உதவிவருகிறது. தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய மூலப்பொருள்கள் வாங்கித்தருவதில் உதவுவதுடன், தொழில்கல்விக்குப் பல பள்ளிகளைத் தாங்களே நடத்தியும், 'கிராண்ட்' (மான்யம்) கொடுத்து உதவியும் வருகிறது. சிறு குடிசைத்தொழில்களுக்கு ரூ. 500 வரை கடன் அல்லது உதவிமான்யம் அளிப்பதுடன், பலவகைத் தொழில்களுக்கென பல பயிற்சி முகாம்கள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

1948-ல் 22 தொழில் கம்பெனிகளுக்கு மொத்தம் ரூ. 41,75,000 கடனும், ரூ. 7,000 உதவி மான்யமும் அளிக்கப்பட்டது.

இது தவிர, நம் மாகாணத்தில் தொழிற்சாலைகளுக்கு நீண்டகாலக் கடன் உதவிக்காக, புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட தொழில் முதலீட்டு கார்ப்பரேஷனின் (Industrial Investment Corporation) மொத்த மூலதனமான ரூ 2 கோடியில் ரூ. 102 லட்சம் சர்க்கார் போட்டுள்ளது. இதன் சேர்மன் ஆர். கே. ஷண்முகம் செட்டி. ஸ்ரீ கே. காமராஜ், பொப்பிலி ராஜா, பி. டபிள்யு. பாச்செலர், இதன் டைரக்டர்கள். இதில் போடப்படும் இதர முதலுக்கு, மூன்று வருஷங்களுக்கு வருஷவாரியில் $2\frac{2}{3}$ சத விகிதம் டிவிடெண்டுக்கு சர்க்கார் உத்தரவாதமளித்துள்ளது.

ஏற்கனவே அலவாய் எரு உற்பத்திசாலையில் நம் சர்க்கார் ரூ 25 லட்சம் பங்கு எடுத்துக் கொண்டுள்ளது,

ஸிந்த்ரியில் இந்திய சர்க்கார் நடத்தப் போகும் உரத் தொழிற்சாலையிலும் பங்கு போட உத்தேசமிருக்கிறது.

தற்சமயம் சர்க்கார் தொழில்இலாகாவின் கீழ் பின் வரும் தொழிற்சாலைகள் நடந்து வருகின்றன:

1. **கேரள சோப்பு இன்ஸ்டிடியூட், கள்ளிக்கோட்டை**:—1917-ல் ஆரம்பித்த இதில் வியாபாரத்துக்கு சோப்பு உற்பத்தியாவதுடன், தொழில் பயிற்சியும் அளித்து வருகிறது. 1947-48-ல் 660 டன் சோப்பு உற்பத்தியாகி, ரூ 14.7 லட்சத்துக்கு விற்பனையாகி, ரூ 2.1 லட்சம் லாபம் கிடைத்தது. இது தவிர 22 மாணவர் பயிற்சி பெற்றனர்.

2. **மீன் எண்ணெய் தொழிற்சாலை, கள்ளிக்கோட்டை**:—1947-48-ல் இங்கு 1.2 லட்சம் பவுண்டு சுறு மீன் எண்ணெய் உற்பத்தியாகி, சுமார் ரூ. 1.6 லட்சத்துக்கு 1 லட்சம் பவுண்டு விற்பனையாகியது. விற்பனைக்குறைவால் ரூ. 33,000 நஷ்டம்.

3. **சர்க்கார் பட்டு தொழிற்சாலை, கோள்ளேகாலம்**:— 1942-ல் சென்னை சர்க்கார் வாங்கிக்கொண்ட ஒரு பட்டுத் தொழிற்சாலையும், 1943-ல் மத்ய சர்க்கார் அமைத்து, சென்னை சர்க்கார் நிர்வகித்து வந்த மற்றொரு தொழிற்சாலையும் சேர்ந்து, 1946 முதல், ஒரே சர்க்கார் ஸ்தாபனமாக நடத்தப்பட்டு வருகிறது. இதில் பட்டுநூல் நூற்பதுடன், நெசவும் உண்டு. யுத்தகாலத்தில் ராணுவத்துக்கு சப்ளை செய்ததின் மூலம் நல்ல லாபம் கிடைத்தது. ஆனால் 1947-48-ல் 72,600 பவுண்டு உற்பத்தியாகி விற்பனையானதில் சுமார் ரூ. 60,000 நஷ்டம். பட்டு இறக்குமதி அனுமதிக்கப்பட்டு, விலை குறைந்ததே இதற்கு முக்கிய காரணம்.

4. **கயறு பாக்டரி, பெய்பூர்**: சர்க்கார் கயறுப் பயிற்சிச் சாலையுடன் அமைக்கப்பட்டுள்ள இதில் 1947-48ல்

ரூ. 18,700 மதிப்புள்ள தேங்காய்நார்க் கயறு, விரிப்பு முதலி யன உற்பத்தியாகி, ரூ 4,322 பெறுமானமுள்ள சரக்குகள் விற்பனையாயிற்று. நஷ்டம் ரூ 20,000.

5. ஆந்திரா பேபர் மில், ராஜமகேந்திரவரம்: கடன் பட்டு திவாலான இக்கம்பெனியை, 1948 ஏப்ரலில் ரூ. 25 லட்சத்துக்கு சர்க்கார் வாங்கி நடத்தி வருகிறது. இதன் தினசரி உற்பத்தி 9 டன்னாகும்.

6. பீங்கான் பாக்டரி, கூடூர்: பீங்கான், ஜாடி (ceramic) முதலிய தொழில் வளர்ச்சிக்கு வழிகோலியாக 1948-ல் இது ஆரம்பிக்கப்பட்டது. சென்னையிலிருந்த 'செராமிக் ஸ்கூலும்' கூடூருக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது.

மேலே கூறியவை தவிர, பெய்பூரில் பெரிய கயறு பாக்டரி ஒன்று அமைக்கப்படும். கள்ளிக்கோட்டையில் எண்ணெய் சுத்தம் செய்து வனஸ்பதி செய்யவும், சோப்பு உற்பத்திக்குப் பயிற்சி அளிக்கவும் ஒரு தொழிற்சாலை அமைக்கப்பட்டு வருகிறது.

நம் மாகாணத்தில் எஃகு உற்பத்திச்சாலை ஒன்று அமைக்கவும் சர்க்கார் உத்தேசித்துள்ளது. கோதாவரி பள்ளத்தாக்கில் இருக்கும் நிலக்கரி, தென்னாற்காட்டிலுள்ள பழுப்பு நிலக்கரி, சேலத்திலுள்ள பாக்ஸைட் (அலுமினிய) கனி, சாந்தூரிலுள்ள இரும்புக்கனி இவற்றைப் பரிசீலனை செய்து, உற்பத்தி செய்ய முயற்சி நடந்துவருகிறது.

கந்தகத் திராவகம், காஸ்டிக் சோடா முதலிய ரசாயனப் பொருள் உற்பத்தியைப் பெருக்கவும் திட்டமிருக்கிறது. 'சோடா ஆஷ்' தயாரிக்க 3 பாக்டரிகள் சாங்ஷன் ஆகி யுள்ளன. சூபர்—பாஸ்பேட் (நில உரம்) செய்ய 2 தொழிற்

சாலைகளும், பெரிய வார்னிஷ் தொழிற்சாலை ஒன்றும் சீக்கிரம் வேலை தொடங்கும். பவர் சாராய உற்பத்திக்கும் ஏற்பாடாகி வருகிறது.

முசுக்கட்டைச்செடி வளர்த்துப் பட்டுத் தொழிலபி விருத்திக்கு ரூ. 26·6 லட்சம் செலவில் 5-வருஷ திட்டமொன்று ஆலோசனையிலிருந்து வருகிறது.

மோட்டார் பாக்டரிகள்

இப்போது கல்கத்தாவில் உள்ள பிர்லா கம்பெனி ஒன்றில் மட்டும், பிரிட்டிஷ் மாரிஸ் கார்களின் உறுப்புகளை இறக்குமதி செய்து உருவாக்கி, "ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்கள்" செய்யப்படுகின்றன. அங்கேயே பல மோட்டார் சாமான்களையும் உற்பத்தி செய்யவும் ஏற்பாடாகி வருகிறது. அதே போல் சென்னை அருகில் இரு மோட்டார் தொழிற்சாலைகளுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

எண்ணூரில் ரூ 40 லட்சம் செலவில் அமைக்கப்பட்டு வரும் "அசோக் மோட்டார்" கம்பெனியில், முதலில் இறக்குமதியான 'ஆஸ்டின்' மோட்டார் பகுதிகளை உருவாக்குவதுடன், பிற்பாடு மோட்டார் சாமான்கள் பலவும் ஒவ்வொன்றாக உற்பத்தி செய்யப்படுமாம். 125 ஏகர் நிலத்தில் அமைந்துவரும் இத்தொழிற்சாலை, முதலில் 1,000 தொழிலாளரைக் கொண்டு இவ்வருஷ இறுதியில் வேலை தொடங்கும்.

இதுதவிர, வண்டலூருக்கருகில் பிரிட்டிஷ் "ஸ்டாண்டர்டு" மோட்டார்களைக் கோத்து விற்க ஒரு கம்பெனிக்கு அனுமதி கிடைத்திருக்கிறது. அடுத்த வருஷ ஆரம்பத்தில் இது வேலை தொடங்குமென்று தெரிகிறது. இதில் வருஷவாரியில் 2,000 மோட்டார்கள் கோர்க்கப்படும். ஒரு கோடி மூலதன அனுமதியுடன் ஏற்பட்டுள்ள இக்கம்பெனி,

சர்க்காரிடமிருந்து வண்டலூர் அருகில் நிலம் வாங்கியிருக்கிறது.

ஸைகிள் பாக்டரி

சென்னைக்கருகில் திருவொற்றியூரில் ஒரு ஸைகிள் தொழிற்சாலை சீக்கிரத்தில் ஆரம்பிக்கப்படும். பி.எஸ்.ஏ. (பிரிட்டிஷ்) கம்பெனியைச் சேர்ந்த இதில் வருஷத்திற்கு ஒரு லட்சம் ஸைகிள்கள் செய்யப்படும். ஸைகிளின் 'பிரேம்' தவிர இதர பகுதிகள் எல்லாம் இங்கேயே செய்யப்படுமாம்.

தற்சமயம் இந்தியாவில் 2 தொழிற்சாலைகளில் முழு ஸைகிள்களும், வேறு 2 பாக்டரிகளில் ஸைகிள் உறுப்புகளும் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. நாட்டின் வருஷவாரித் தேவை சுமார் 3 லட்சமென்றும், அதில் 60,000 ஸைகிள்களே இங்கு உற்பத்தியாகின்றனவென்றும் தெரிகிறது. இந்திய ஸைகிள் தொழிலுக்கு 1949 ஏப்ரலிலிருந்து இன்னும் 3 வருஷங்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட்டுள்ளது. பிரிட்டிஷ் சரக்குகளுக்கு விலை மதிப்பில் 24 சத விகிதமும், இதர அன்னிய ஸைகிளுக்கு 36 சத விகிதமுமாக இருந்த இறக்குமதி வரியானது இப்போது முறையே 60, 70 சத விகிதமாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

வெளிநாட்டு வர்த்தகம்

கடந்த யுத்தத்துக்குமுன், இந்தியாவின் அன்னிய வர்த்தகத்தில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி இரண்டிலும் பிரிட்டன் பிரதான ஸ்தானம் வகித்தது. தவிர, முக்கியமாக விவசாய விளைபொருள்களும், மூலப்பொருள்களும் அதிகம் ஏற்றுமதியாகி, தயாரித்த சரக்குகள் அதிகம் இறக்குமதியாகி வந்தன. மொத்தத்தில் இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி அதிகம்.

யுத்தகாலத்தில், விலைகள் பெரிதும் ஏறியதால், இறக்குமதி, ஏற்றுமதி பொருள்களின் விலை மதிப்பும் ஏறியது. தவிர, இறக்குமதி குறைந்தது. அதேசமயத்தில் ஏற்றுமதி அதிகரித்ததுடன் பிரிட்டிஷ், நேசதேச ராணுவத்துக்கு ஏராள சப்ளைசெய்ததன் மூலம் கிடைத்த ஸ்டர்லிங் தொகையைக் கொண்டு, நமது வெளிக்கடன்களைத் தீர்த்ததுடன், புதிதாக ஸ்டர்லிங் மிச்சமும் குவிந்தது.

உள்நாட்டில் உணவுப் பஞ்சம் ஏற்பட்டதால், சணல், பருத்தி, மணிலாக்கொட்டை, முதலியன பயிராகும் நிலத்தில் ஓரளவு உணவுத்தானிய உற்பத்திக்கு மாற்றப்பட்டது. இதனால் மேற்கண்ட சரக்குகளின் ஏற்றுமதி அளவு குறைந்தது. அப்படியிருந்தும் உணவு உற்பத்தி போதாமல், ஏராளமாக உணவு இறக்குமதி செய்ய நேரிட்டது.

யுத்தத்தின் பயனாக, பிரிட்டிஷ்-இந்திய வர்த்தகத்தின் நிலைமை அதிகம் மாறுவிடினும், யு.எஸ்., கனடா, ஆஸ்திரேலியா இவற்றின் பங்கு அதிகரித்தது. மத்திய கிழக்கு நாடுகளின் இறக்குமதி அளவும் பெருகியது.

யுத்த காலத்திலும், பிற்பாடும், குறைந்த வருமானக்காரர்களின் வருமானம் அதிகரித்து, நம் சரக்குகள் பெரும்பாலும் இங்கேயே உபயோகமாகி, தக்க அளவில் தொழில் வளர்ச்சி அதிகரிக்காததால், ஏற்றுமதி 65 சத விகிதமாகக் குறைந்தது.

மேலே கண்ட நிலைமையில் தேசப் பிரிவினை ஏற்பட்டு, வர்த்தகத்தின் தன்மை மறுபடியும் மாறுதலடைந்தது. நமது பிரதான ஏற்றுமதியான சணல் சாக்குகளுக்கு வேண்டிய கச்சா சணலை இறக்குமதி செய்ய வேண்டியதாயிற்று. தவிர, பருத்தி, தோல் முதலிய நம் ஏற்றுமதிகளின் அளவும் குறைந்தது. வர்த்தகம் சம்பந்தப்பட்ட

வரையிலாவது, பிரிவினையைப் பாராட்டாமல், இந்திய-பாகிஸ்தான் சுங்க ஐக்கியம் ஏற்பட்டால்தான் நல்லது என்று இந்திய சர்க்கார் இதற்கு முயற்சி செய்து வருகிறது.

யுத்த காலத்தில் பொது ஜனத் தேவைக்கான சாமான்கள் கிடைக்காததாலும், புனர் நிர்மாணத்துக்கு யந்திரங்கள் தேவையிருந்ததாலும், 1946-ல் இறக்குமதிகளைத் தாராளமாக அனுமதித்தனர். ஆனால் அவசியமில்லாத பல சரக்குகள் ஏராளமாக வரத் தொடங்கியதால், இறக்குமதியை ஒழுங்குபடுத்த 1947-ல் ஏற்றுமதி-இறக்குமதி கட்டுப்பாடுச் சட்டம் வந்தது. இதன் மூலம் அனுமதிக்கப்பட்ட அவசியமான யந்திரங்கள் எதிர்பார்த்த அளவு வரவில்லை. 1947-48-ல் இறக்குமதியைவிட சுமார் ரூ. 5 கோடி அதிகம் ஏற்றுமதியாயிற்று. தவிர, ஸ்டர்லிங் மிச்சத்திலிருந்து விடுவிக்கப்பட்ட தொகையும் பூராவாகப் பயன்படவில்லை. இந்தியாவிலும் விலைவாசிகள் வேறு மிதமிஞ்சிவிட்டது. இங்கிலையில், பணவீக்கத்தைக் குறைத்து, பொதுவாக விலைகளைக் குறைப்பதற்காக, ஸ்டர்லிங் பிராந்தியத்திலிருந்து தாராளமாக இறக்குமதிகள் அனுமதிக்கப்பட்டன.

மீண்டும் இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடு

இதன் பயனாக, சாமான்கள் புழக்கம் அதிகரித்து, விலைவாசிகள் குறைந்தது. ஆனால், சென்ற வருஷக் கடைசியிலும், இவ்வருஷ ஆரம்பத்திலும் எதிர்பாராத அளவு இறக்குமதி அதிகமாகி, நமது ஏற்றுமதி அளவையும், விடுவிக்கப்பட்ட ஸ்டர்லிங் மதிப்பையும் மிஞ்சிவிட்டது. இதற்கு முக்கிய காரணம் அதிக உணவு இறக்குமதியும், முன்னால் ஆர்டர் கொடுத்திருந்த யந்திர சாமான்கள் வரத் தொடங்கியதும் ஆகும். இதனால் சுமார் ரூ. 150 கோடி துண்டு விழுந்ததை சமாளித்து, நிலைமையை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக, இவ்வருஷம் மே மாதத்திலிருந்து மீண்டும் இறக்குமதிகளைக் கட்டுப்படுத்தியுள்ளனர்.

பிரிட்டன் முதலிய ஸ்டர்லிங் நாடுகளும், இதர பல ஐரோப்பிய நாடுகளும் நம்மிடமிருந்து ஏராளமான சரக்குகளை வாங்கிக்கொள்வதால், அவைகளிடமிருந்து நாமும் அதிகம் இறக்குமதி செய்ய வசதியுண்டு. இந்நாடுகளை லேசான நாணயமாற்றுள்ள (soft curreucy) பிரதேசங்கள் என்பர். அமெரிக்கா போன்று, முக்கியமான சில சரக்குகள் தவிர அதிகம் இறக்குமதி செய்யாத நாடுகளுக்கு கடின கரன்ஸி பிரதேசமென்று பெயர். ஏற்றுமதியாகும் நம் சரக்குகளுக்கு ஈடாக மட்டுமே அங்கிருந்து இறக்குமதி செய்யமுடியும். போதாததற்கு, சாம்ராஜ்ய டாலர் நிதியிலிருந்து நம் ஸ்டர்லிங் மிச்சத்தில் ஒருபகுதி தரப்படுகிறது. இதற்கும் அதிகமாகத் தேவையானல், அந்நாடுகள் வாங்கக் கூடிய சரக்குகளை அதிகம் ஏற்றுமதி செய்யவேண்டும்.

இந்தியாவுக்கு உணவு, யந்திரங்கள் முதலியவை டாலர் பிரதேசத்திலிருந்து அவசியமாயிருக்கிறது. இதனால் இந்நாடுகளிலிருந்து இதர சரக்குகள் இறக்குமதியைத் தடை செய்வதுடன், கூடியமட்டும் அதிகமான சரக்குகளை அனுப்ப முயற்சி நடந்துவருகிறது. 1948-லிருந்து இறக்குமதி கட்டுப்பாடு கடுமையாக விதிக்கப்பட்டுள்ளது. முக்கியமான உணவும், பிற இடங்களில் கிடைக்காத மூலப்பொருள்களும், யந்திரங்களும் மட்டுமே இப்போது அனுமதிக்கப்படுகிறது. நிலைமை இன்னும் கடுமையாகி, அத்தியாவசியமாயில்லாத தொழில்களுக்கான யந்திரங்களின் இறக்குமதியைக்கூடத் தடை செய்யும் நிலைமை ஏற்படக்கூடுமென்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

ஏற்றுமதிக்கு ஊக்கம்

மொத்தத்தில் வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தில் துண்டு விழாமல் செய்வதற்காக, ஏற்றுமதியை அதிகரிக்க இந்திய சர்க்கார் தீவிர முயற்சி செய்து வருகின்றனர். இதற்காக எண்ணெய் வித்துக்கள், ஐவுளி, முதலியவைகளின் மீதிருந்த ஏற்றுமதி தீர்வையை ரத்துச் செய்துவிட்டனர்.

சணல், மாங்கனிஸம், முதலிய விலைபோகக் கூடிய சரக்குகளை பங்கிடும் முறையில் பல நாடுகளுடன் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நம் சரக்குகளின் விலை அதிகமாயிருப்பதால், கோணிக்குப் பதில் காகித, துணிப் பை போன்ற மாற்றுப் பொருள்கள் அதிகமாகி நமது கிராக்கி போய்விடுகிறது. யுத்தத்திற்கு முன் ரூ. 2.91 லட்சம் டன் சணல் வாங்கிய யு.எஸ். சென்ற வருஷத்தில் 2.15 லட்சம் டன்தான் வாங்கியது. எண்ணெய் வித்துக்கள் சம்பந்தமாகவும், அன்னியப் போட்டி அதிகரித்து வருகிறது. மணிலா, ஆமணக்கு இவற்றில் பிரேஸிலும், ஆளிவிதையில் அர்ஜன்டைனவும், கனடாவும், மணிலாவில் ஆப்பிரிக்காவிலுள்ள பிரிட்டிஷ் காலனிகளும் போட்டி போடுகின்றன. இந்தியத் தேயிலைக்கும் அமெரிக்காவில் கிராக்கி குறைந்து வருகிறது. 1944-ல் 44.2 கோடி கஜம் ஏற்றுமதியான இந்திய ஜவுளி, 1948-49-ல் 17.7 கோடி கஜமாகக் குறைந்துவிட்டது. 35 கோடி கஜத்துக்கு சர்க்கார் ஏற்றுமதி கோட்டா அளித்திருந்தும், பாதிதான் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஜப்பான், யு.எஸ்ஸிலிருந்து வரும் அதே ரக ஜவுளிகளை விட நமது சரக்குகள் 20 லிருந்து 40 சத விகிதம் வரையில் விலை அதிகம். மில்காரர்களும், ஏற்றுமதி வர்த்தகர்களும் அதிக லாபம் எதிர்பார்ப்பதே இதற்குக் காரணம். நமது ஏற்றுமதி சரக்குகளில் கல்லும், மண்ணும் கலந்து இருப்பதாகவும், அளவு குறைவதாகவும் வெளி நாடுகளில் குறை கூறப்படுகிறது.

ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தை அதிகரிப்பதற்காக பல சரக்குகள் மீது கட்டுப்பாடுகள் எடுபட்டு, இன்னும் பல சரக்குகள் தாராள லைசென்ஸ் முறையில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. பாகிஸ்தானுக்கு விசேஷ சலுகைகள் காட்டப்பட்டுள்ளன. இவைதவிர, உள்நாட்டு உபயோகத்திற்கு அவசியமென்று கருதப்படும் பல சாமான்களைக்கூட ஏற்றுமதிக்கு அனுமதித்தால்தான் நம் வர்த்தகத்தில் துண்டு விழாமலிருக்கும். உணவு இறக்குமதியைக் குறைப்பதற்கு

அடுத்தபடியாக, பாகிஸ்தானுக்கு ஏற்றுமதியை அதிகப் படுத்துவது அவசரமாகும். தற்சமயம் ஜவுளி, சர்க்கரை, காகிதம், தீப்பெட்டி முதலிய இந்திய சரக்குகள் விலை அதிகமென்று சொல்லி, வேறு நாடுகளிலிருந்து பாகிஸ் தான் தருவித்து வருகிறது. இக்குறையை நீக்க இந்திய சர்க்கார் முயற்சி எடுத்து வருகிறது.

புள்ளி விவரங்கள்

1948 ஏப்ரல் முதல் 1949 மார்ச் முடிய ஒருவருஷத் திலும், அதேபோல் 1947-48-லும், கடல் மூலம் நடந்த ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வர்த்தக விவரங்கள் கீழே தரப்படு கின்றன. இவற்றில் 1948-49-ல் தரைமார்க்கமாகப் பாகிஸ் தானுடன் நடந்த வர்த்தகம் சேர்க்கப்படவில்லை. தவிர, 1947-48 புள்ளிகளில் ஓரளவு (1947 ஏப்ரல் முதல் ஆகஸ்டு 15 வரை) இந்தியா—பாகிஸ்தானின் மொத்த வர்த்தகமாகும்.

இறக்குமதி

சரக்குகள்		1948-49-ல் (கோடி ரூபாய்களில்)
பலரக மெஷின்கள்	...	80.87
உணவுப்பொருள்	...	66.51
கச்சா பருத்தி	....	64.23
மண் எண்ணெய் பெட்ரோல்	...	37.66
உலோகங்கள்	...	32.97
வாகனாதிகள்	....	32.68
மருந்து, இதர ரசாயனப் பொருள்கள்	....	28.89
பருத்தி நூல், ஜவுளி	....	17.06
கத்தி கரண்டி வகையறா, இரும்பு சாமான்கள்	...	16.44
சாயங்கள், வர்ணங்கள்	....	15.66
காகிதம், அட்டை	....	15.08
மின்சார சாமான்கள்	...	11.40

இவற்றில் மெஷின்கள் முந்திய வருஷத்தைவிட 21.73 கோடி அதிகம்; இரும்பு தளவாடங்களில் 5.39 கோடி குறைவு. மொத்த இறக்குமதியில், மெஷின்கள், தொழிற் சாலைகளுக்கு வேண்டிய மூலப்பொருள்கள் சேர்ந்து 60 சத விகிதம்; உணவுப்பொருள்கள் 14 சத விகிதம்; சாராயம், சிகரெட்டு, பட்டு முதலிய போகப்பொருள்கள் ஒரு சத விகி தத்திற்குள் தான்.

வெகுதூரம் இறக்குமதியைக் கட்டுப்படுத்தியுள்ள கடின கரன்஁லி பிரதேசத்திலிருந்து 1948-ல் முதல் 3 மாதங் களில் இறக்குமதி ரூ. 39 கோடி; இரண்டாவது கால் வரு ஷத்தில் 37.5 கோடி; மூன்றாவதில் 33 கோடி; கடைசி 3 மாதங்களில் 28 கோடி. இவ்வருஷத்தில் முதல் 3 மாதத்தில் இறக்குமதியான ரூ. 36 கோடியில் பெரும் பகுதி சர்க்கார் கணக்கில் வந்த உணவுப்பொருளாகும்.

ஏற்றுமதி

சரக்குகள்		1948-49-ல் (கோடி ரூபாய்களில்)
சணல் நூல், பைகள்	...	146·31
தேயிலை	...	63·69
பருத்தி நூல், துணி	...	39·82
கச்சா பருத்தி	...	18·12
கச்சா சணல்	...	23·89
தோல் சரக்குகள்	...	12·69
தாவர எண்ணெய்கள்	...	11·34
கோந்து, எண்ணெய் வித்துக்கள் முதலியன சேர்ந்து, மொத்தம்		423

ஏற்றுமதி சம்பந்தப்பட்ட வரையில், 1947-48-ஐ விட 1948-49-ல் பொதுவாக எல்லா சரக்குகளிலும் ஏற்றுமதி

அதிகம். சணல் பொருள் ஏற்றுமதியில் ரூ. 18·39 கோடி அதிகம்; ஆனால் கச்சா சணல் ஏற்றுமதியில் 1·94 கோடி குறைவு. பருத்தி ஜவுளி 19·33 கோடி அதிகம்; கச்சா பருத்தி 20·53 கோடி குறைவு. தோல் வகைகளில் 3·14 கோடி குறைவு.

பல நாடுகளின் பங்கு

நம் இறக்குமதி, ஏற்றுமதிகளில் 1948-49-ல் பல நாடுகளின் பங்கு வரிசைவாரியாகக் கீழே தரப்படுகிறது. இவற்றில் பிரிட்டனும், யு.எஸ்.ஸும் பிரதான ஸ்தானம் வகிப்பதைக் காணலாம்.

இறக்குமதி (கோடி ரூபாய்களில்)		ஏற்றுமதி (கோடி ரூபாய்களில்)	
பிரிட்டன்	152·13	பிரிட்டன்	97·67
யு.எஸ்.	104·24	யு.எஸ்.	70·03
எகிப்து	31·89	பாகிஸ்தான்	44·23
பாகிஸ்தான்	22·37	ஆஸ்திரேலியா	20·58
ஆஸ்திரேலியா	20·93	அர்ஜன்டினு	16·60
இரான்	20·09	இலங்கை	11·94
பர்மா	18·77	பர்மா	9·97
இத்தாலி	18·23	கனடா	8·38
ஸ்விட்ஜர்லந்து	8·66	பிரான்ஸ்	7·29
சிங்கப்பூர், பினங்கு	8·28	ஹாலந்து	7·25
கனடா	7·91	எகிப்து	6·70
பெல்ஜியம்	7·15	இத்தாலி	6·47
அர்ஜன்டினு	6·60		
ஜப்பான்	6·37		
ஸ்வீடன்	6·05		
சூடான்	5·53		

கப்பல் மூலம் நடந்த இறக்குமதி ரூ. 518 கோடி, ஏற்றுமதி ரூ. 423 கோடி, துண்டு விழுந்தது ரூ. 95 கோடி. 1947-48-ல் விழுந்த துண்டு ரூ. 37 கோடி.

கடலோடி வர்த்தகக் கணக்கில் பாகிஸ்தானின் பங்கை எடுத்துவிட்டால், மொத்த இறக்குமதி ரூ. 496 கோடி. ஏற்றுமதி ரூ. 379 கோடி, துண்டு ரூ. 117 கோடி. பாகிஸ் தானுக்குக் கடல் மூலம் ரூ. 44·23 கோடிக்கு ஏற்றுமதியும், ரூ. 22·37 கோடிக்கு இறக்குமதியும் ஆகும். ஆனால் கச்சா சணல், பருத்தி, கோதுமை, அரிசி முதலிய தரை மார்க்கமாக வந்த சரக்குகளையும் சேர்த்தால் இந்தியாவின் செல் பாக்கி சுமார் ரூ. 49 கோடி யென்று தெரிகிறது.

வர்த்தக உடன்படிக்கைகள்

முன்போல் பிரிட்டன் அல்லது யு.எஸ். வழியாக அயல் நாடுகளுடன் இருந்துவந்த வர்த்தகத் தொடர்பை மாற்றி, அன்னிய நாடுகளுடன் நேரான வர்த்தகத் தொடர்பு ஏற்படுத் திக்கொள்ளவும், லேசான கரென்ஸி நாடுகளிடமிருந்தே முக்கிய யந்திரப் பொருள்களை வாங்கிக்கொள்ள வழி செய்யவும், ஏற்றுமதியை அதிகப் படுத்தவும், கடின கரென் ஸிச்செலவைக் குறைத்துக்கொள்ளவும், சென்ற வருஷத்தில் பத்து நாடுகளுடன் வர்த்தக ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட துடன், மேலும் 11 நாடுகளுடன் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்து வருகிறது.

இப்போது லண்டன், சிட்னி, டோரண்டோ, மும் பாஸா, கொழும்பு, போனஸ் அயர்ஸ், பாரிஸ், பெர்லின், ரோம், பிரேக், பெர்னே, ரயோடிஜனிரோ, கராச்சி, ரங்கூன், டோகியோ, பாங்காக் முதலிய இடங்களில் இந்திய சர்க்காரின் வர்த்தகப் பிரதிநிதிகள் உள்ளனர். இன்னும் டாக்கா,

பிராங்பர்ட், வான்குவர், பாக்தாது, ஏடன் இவைகளிலும் பிரதிநிதிகளை நியமிக்க முடிவாகியுள்ளது. இது தவிர, ஹாங்காங், பிரஸ்ஸல்ஸ், சிங்கப்பூர், வாஷிங்டன், மிலான், இவற்றில் வர்த்தகக் காரியாலயங்களை நிறுவ யோசனை இருந்து வருகிறது. ஐரோப்பா பூராவிலும் நம் வர்த்தக நலனைக் கவனித்துக்கொள்வதற்காக, கமிஷனர்-ஜெனரல் பாரிஸில் இருக்கிறார்.

பாகிஸ்தான் :—பாகிஸ்தானுடன் 1949 ஜூலை முதல் அடுத்த ஜூன் முடிய ஏற்பட்டுள்ள ஒரு வருஷ ஒப்பந்தப்படி, 4.5 லட்சம் பேல் கச்சா பருத்தியும், 40 லட்சம் பேல் கச்சா சணலும், 27 லட்சம் துண்டுகள் தோலும், 20 லட்சம் மணங்கு மலையுப்பும், 15,000 டன் கடுகு விதையும் இந்தியா இறக்குமதி செய்யும். 1.5 லட்சம் பேல் மில் துணியும், ஒரு லட்சம் பேல் நூலும், 20.4 லட்சம் டன் நிலக்கரியும், 20 லட்சம் மணங்கு கடல் உப்பும், 20 லட்சம் ராத்தல் புகையிலையும், 50,000 டன் சணல் சரக்குகளும், இரும்பு, எஃகு, ரசாயனப் பொருள்களும், இன்னும் பலவும் இந்தியாவிலிருந்து பாகிஸ்தானுக்கு அனுப்பப்படும். ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வரிகளைக் குறைக்கவும், தாராளமாக வர்த்தக லைசென்ஸ் அளிக்கவும் இரு நாடுகளும் ஒப்புக்கொண்டுள்ளன. இவ்வேற்பாட்டின் மூலம் மொத்தம் ரூ 200 கோடிக்கு இரு நாடுகளுக்குமிடையே வர்த்தகம் நடக்குமென்றும், வர்த்தகத்தில் துண்டு விழுவதைக் குறைக்க இந்திய சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யுமென்றும் தெரிகிறது. செல்பாக்கியில் ரூ. 15 கோடியை இந்திய ரூபாய் நாணயத்திலும், அடுத்த ரூ. 20 கோடியை ஸ்டர்லிங்கிலும் பெற்றுக்கொள்ள பாகிஸ்தான் இசைந்துள்ளதாகத் தெரிகிறது.

ஆப்கானிஸ்தான் :—12-3-49-ல் ஒரு வர்த்தக, நேச உடன்படிக்கை நகல் கையெழுத்தாகியது. இதன்படி ஜவுளி, சர்க்கரை, முதலியன ஏற்றுமதியாகி, பழ வகைகள் இறக்குமதியாகும் என்று தெரிகிறது.

சயாம் :—சணல் சரக்குகள், பருத்தி, ஜவுளி, ஆளி விதை எண்ணெய் முதலியவைகளை அனுப்பி, அரிசி, ஈயம், மரம் முதலியவற்றை வாங்கிக்கொள்ளும் வகையில் ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்திக்கொள்ள முயற்சி நடந்து வருகிறது. 1949-ல் முதல் ஆறு மாதங்களில் 1,44,500 டன் அரிசி இறக்குமதிக்கு ஏற்பாடாகிவிட்டது.

ஜப்பான் :—இவ்வருஷம் ஜூன் முடிய ஒரு வருஷத்துக்கு ஏற்பட்டுள்ள ஒப்பந்தத்தின்படி பருத்தி, சணல், இரும்புக்கனி, நிலக்கரி, இரும்பு முதலியவற்றை 42 லட்சம் பவுனுக்கு ஏற்றுமதி செய்து, மெஷின்கள், ஜவுளி, தோல் சரக்குகள் முதலிய 66 லட்சம் பவுன் மதிப்புள்ள இறக்குமதிகளுக்கு ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. இவ்வருஷம் முதல் மூன்று மாதங்களில் ஜப்பானின் மொத்த ஏற்றுமதியில் 26.4 சத விகிதம் இந்தியாவுக்கு வந்திருக்கிறது.

ஆஸ்திரேலியா :—வர்த்தக ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்துவது பற்றிப் பேச்சுவார்த்தைகள் நடந்து வருகின்றன. மலிவான விலையில் கோதுமை இறக்குமதிக்கு ஏற்கெனவே ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேற்கு ஜெர்மனி :—1949 ஜூலையுடன் முடிவடையும் ஒரு வருஷ ஒப்பந்தத்தின்படி 120 லட்சம் டாலர் ஏற்றுமதிக்கும், 200 லட்சம் டாலர் இறக்குமதிக்கும் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளப் பட்டது. இதன்படி ரசாயனப் பொருள்கள், யந்திரங்கள், யந்திரக் கலப்பை, விஞ்ஞானக் கருவிகள் முதலியன இறக்குமதியாகி, சணல், தாவர எண்ணெய், தோல் முதலியன ஏற்றுமதியாகும். இவ் வொப்பந்தம் மீண்டும் நீடிக்கப்படலாம்.

பிரான்ஸ் :—சணல், பருத்தி, மாங்கனீசம், தோல் முதலிய ஏற்றுமதிகளுக்குப் பதில், இரும்பு, எஃகுப்

பொருள்களைப் பெறும் வகையில் ஒரு ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளப் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்துவருகின்றன.

எகிப்து :—இவ்வருஷம் மே 10-ல் ஏற்பட்ட ஒரு வருஷ ஒப்பந்தப்படி ரூ. 44 கோடிக்கு அரிசி, பருத்தி, பாஸ்பேட், சுண்ணும்புசத்து முதலிய இறக்குமதிக்கும், ரூ. 11 கோடிக்கு சணல் சரக்குகள், தேயிலை, கடலைஎண்ணெய், இரும்பு, கத்தி, கரண்டி வகைகள், மின்சாரக் கருவிகள், ரப்பர், கம்பளிச் சரக்குகள், இரும்பு சாமான்கள் முதலிய ஏற்றுமதிக்கும் ஏற்பாடாகியுள்ளது.

சுவிட்ஸர்லந்து :—1950 பிப்ரவரி முடிய ஏற்பட்டுள்ள ஒப்பந்தப்படி, ரூ. 8 கோடிக்கு ரயில் வண்டிகள், யந்திரக் கருவித் தொழிற்சாலைக்கான மெஷின்கள், மின்சாரக் கருவிகள், ரசாயனப் பொருள்கள் முதலியன இறக்கு மதியாகி, கடலை எண்ணெய், ஆளிவிதை எண்ணெய், மாங்கனேசக் கனி, காப்பி முதலியன ஏற்றுமதியாகும்.

பின்லந்து :—இவ்வருஷம் மே 9-ல் கையெழுத்தான ஒரு வருஷ ஒப்பந்தப்படி, இப்போதுள்ள ரூ 8 லட்சத்தி லிருந்து ரூ 1.5 கோடியாக இந்தோ-பின்னிஷ் வர்த்தகம் அதிகரிக்கும். நியூஸ்பிரின்ட், இதர பேப்பர், மரச்சக்கை, ரயில் ஸ்லீப்பருக்கான மரம், முதலியன இறக்குமதியாகி, சணல் சரக்குகள், தேயிலை, காப்பி, தோல், வாசனைச் சரக்கு கள், ஆளிவிதை முதலியன ஏற்றுமதியாகும். பேப்பர் செய்வதிலும், மரவேலையிலும் பின்னிஷ் நிபுணர்கள் இந்தியாவுக்கு உதவுவார்கள்.

போலந்து :—இவ்வருஷம் எப்ரல் 22-ல் ஏற்பட்ட ஒரு வருஷ ஒப்பந்தப்படி, இதுவரை பெரும்பாலும் டாலர் பிர தேசத்திலிருந்து இறக்குமதியாகிவந்த பொருள்களான எஃகுப்பொருள், யந்திரக்கருவிகள், பஞ்சாலை யந்திரங்கள், மின்சாரக் கருவிகள், முதலியன ரூ 2 கோடிக்கு இறக்குமதி

யாகும்; ஒரு கோடிக்கு அதிகமான மதிப்புள்ள கச்சா சணல், பருத்தி, அப்ரகம், தேயிலை, நூல் முதலியன ஏற்றுமதியாகும். ரயில் எஞ்சின்களை அனுப்பவும் போலந்து தயாராயுள்ளது.

செக்கோஸ்லவேகியா:—சென்ற மார்ச் 29-ல் ஏற்பட்ட உடன்பாட்டின்படி ரூ. 1.7 கோடிக்கு கச்சா சணல், மாங்கனைசக் கனி, எண்ணெய் வித்துக்கள், தோல், மிளகு, தென்னை பனை நார், அப்ரகம், தேயிலை முதலிய ஏற்றுமதியும்; ரூ. 3.3 கோடிக்கு முக்கியமாக யந்திரப்பொருள்கள் இறக்குமதியும் ஆகும். இந்தியத் தொழில் திட்டங்களுக்கு செக் நிபுணர்கள் உதவுவார்கள். 1949 முடிவில் இவ்வொப்பந்தம் முடிவடையும்.

ஹங்கேரி:—சுமார் ரூ. 110 லட்சத்துக்கு மின்சாரக் கருவிகள், டீஸல் எஞ்சின்கள், லாரிகள், சிமின்ட் கலக்கும் மெஷின்கள் முதலிய இறக்குமதிக்கும்; ரூ 20 லட்சம் மதிப்புள்ள கச்சா சணல், பருத்தி, ஆளி விதை எண்ணெய், மிளகு முதலிய ஏற்றுமதிக்கும் ஏற்பாடு செய்யும் ஒப்பந்தம் சென்ற ஏப்ரல் 8-ல் கையெழுத்தாயிற்று. சென்ற யுத்தத்துக்குமுன் வருஷவாரியில் நம் இரு நாடுகளுக்கிடையே சராசரி வர்த்தகம் ரூ. 34 லட்சத்துக்கு மேல் இல்லை.

யுகோஸ்லாவியா:—சென்ற ஏப்ரல் 7-ல் ஊர்ஜிதமான ஒரு வருஷ ஒப்பந்தப்படி, சணல் சரக்குகள், ஆளிவிதை, தேயிலை, பருத்தி, ஜவுளி முதலியன ஏற்றுமதியாகி; சோளம், லேசான மரம், நியூஸ்பிரின்ட், சிமின்ட், தேயிலைப் பெட்டிகள், ஸோடா உப்பு, விவசாயக் கருவிகள், தாமிரம், காரீயம் முதலியன இறக்குமதியாகும்.

பெல்ஜியம்:—ஒரு லட்சம் டன் எஃகு, 8,000 டன் தாமிரம், 8,000 டன் துத்துநாகம், 4,000 டன் காரீயம், கச்சா பிலிம் முதலிய இறக்குமதிக்கும், ஒரு லட்சம் டன்

மாங்கனீசம், கச்சா சணல், தேயிலை, ஆளிவிதை முதலிய ஏற்றுமதிக்கும் வழி செய்யும் நகல் ஒப்பந்தம் சென்ற மே 19-ல் ஏற்பட்டுள்ளது.

•

அர்ஜன்டைனா:—70,000 டன் சணல் சரக்குகளுக்கு ஈடாக 3,85,000 டன் கோதுமை கிடைக்கும் பண்டமாற்று ஒப்பந்தம் 1948 அக்டோபரில் ஏற்பட்டது. இதை சென்ற ஜனவரியில் மீண்டும் நீடித்து, மேலும் 10,000 டன் சணல் துணிக்குப் பதில், சோளம் பாதி, பார்லி பாதி 95,000 டன் பெற ஏற்பாடாகியுள்ளது.

ரஷ்யா:—இதுவரை மூன்று ஒப்பந்தங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. சணல், தேயிலை இவற்றை அனுப்பி, உணவுப் பொருள்களைப் பெறுவதற்காக புதிய ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ள முயற்சி நடந்துவருகிறது.

1948 ஜூலையில் ஏற்பட்ட முதல் ஒப்பந்தப்படி இந்தியத் தேயிலைக்குப் பதில் 50,000 டன் கோதுமை கிடைத்தது. 1949 பிப்ரவரியில் ஏற்பட்ட இரண்டாவது உடன்பாட்டின்படி, 5,000 டன் சணல், 5,000 டன் தேயிலை, 1,000 டன் ஆமணக்கெண்ணெய், இவற்றிற்கு ஈடாக, 81,000 டன் கோதுமை கிடைத்தது. சென்ற ஏப்ரலில் கையெழுத்தான மூன்றாவது ஒப்பந்தப்படி, 20,000 டன் கச்சா சணல், 7,000 டன் தேயிலைக்குப் பதிலாக, 2 லட்சம் டன் கோதுமையும், 20,000 டன் சோளமும் இவ்வருஷ ஜூலை முடிவிற்குள் கிடைக்க ஏற்பாடாகியுள்ளது.

மேற்கண்ட நாடுகள் தவிர, இத்தாலி, இராக், இரான், திபேத்து, ஸிலோன், எமென் முதலியவற்றுடன் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்துள்ளன.

யு.எஸ்ஸுடன் நேச, வர்த்தக ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி நகல் திட்டம் ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

நாணயச் செலாவணியும் பாங்கிகளும்

சமூக வாழ்வுக்கு அடிப்படையான பொருளுற்பத்தி, உள்நாட்டு வெளிநாட்டு வர்த்தகம் முதலியன ஓங்க, நாணயச் செலாவணியும் பாங்கி வசதிகளும் முக்கியம். முன் காலத்தில், பண்டமாற்று முறை மாறிய பின், தங்கம், வெள்ளி நாணயங்கள் மூலமே வியாபாரம் நடந்தது. ஆனால் தற்போது பேப்பர் நாணயமும், பாங்கி நோட்டுகளும், செக் (உண்டியல்), டிராப்ட், முதலியனவும் வர்த்தக சாதனங்களாக வழங்குகின்றன.

இந்தியாவில் 1835 வரை தங்கம், வெள்ளி நாணயங்கள் பொதுவாகச் செலாவணியிலிருந்து வந்தன. அவ்வருஷம் வெள்ளி ரூபாயை நாடு பூராவும் சட்டப்படி செலாவணிக்குக் கொண்டுவந்து, தங்க நாணயத்தின் செலாவணி அந்தஸ்து பறிக்கப்பட்டது. இரட்டை மோகரா அச்சடிப்பது 1870-லும், ஒற்றை மோகரா அடிப்பது 1892-லும் நிறுத்தப்பட்டது. மீண்டும், பிரிட்டிஷ் சவரன் செலாவணியைப் புகுத்த 1893-ல் திட்டம் போட்டு, வெள்ளி நாணயம் அச்சடிப்பது நிறுத்தப்பட்டது. ஆனால் சவரன் வெகுவாகப் பரவவில்லை. 1918-ல் சொற்ப காலம் திரும்பவும் தங்க மோகரா அடித்து வெளியிடப்பட்டது. பிறகு 1927-ல் எற்பட்ட சட்டப்படி, தங்க நாணயத்தின் செலாவணி அந்தஸ்து பறிக்கப்பட்டது.

முதலில், தங்க மாற்று முறையின்படி, வெளி நாட்டு வர்த்தகத்துக்கு வேண்டிய அளவுக்கு, ரூபாய்கள் சவரனாக மாற்றியளிக்கப்பட்டு வந்தன. அதன் பின்னர், ரூபாய்க்கு ஈடாக ஸ்டர்லிங் பில்கள் மட்டுமே அளிக்கப்பட்டு வந்தன. 'ஸ்டர்லிங் மாற்று' என்ற இம் முறையும் சமீபத்தில்

(1948-ல்) மாறி, தற்சமயம் ஒரு யு.எஸ். டாலருக்கு ரூ. 3.30852 என்ற விகிதத்திலும், ஒரு ரூபாய்க்கு 4.145142857 குந்துமணி எடை தங்கம், என்ற விகிதத்திலும், நம் ரூபாயின் நாணய மாற்று விகிதம் நிர்ணயிக்கப்பட்டு, சர்வதேச நாணய பண்டினுல் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. இதனுல் ஸ்டர்லிங் பிணைப்பிலிருந்து விடுபட்டு சுயேச்சையடைந்த நம் ரூபாயின் இன்றைய ஸ்டர்லிங் மதிப்பு 1ஷில்லிங் 6 பென்ஸ் ஆகும்.

வெள்ளி ரூபாய்

தங்க, வெள்ளி நாணயங்கள் பொதுவாகச் செலாவணியிலிருந்து வருகையில், 1818-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி, 180 குந்துமணி வெள்ளி கொண்ட ரூபாய் நாணயம் பூர்ண செலாவணி அந்தஸ்து பெற்றது. 1835-ல் இந்திய மிண்டுகளில் தங்க நாணயம் அச்சடிப்பது நிறுத்தப்பட்டு, தங்க நாணயத்தின் செலாவணி அந்தஸ்து பறிக்கப்பட்டது. அதன் பின்னர், நம் மிண்டுகளில் குறிப்பிட்ட விலையில், வேண்டிய அளவுக்கு வெள்ளியை விற்கவும் வெள்ளி நாணயங்கள் அடித்துத் தரவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. உலக வெள்ளி விலை மாற்றத்தால், நம் நாணயத்தின் மதிப்பு மாறிவந்ததால், வேண்டிய அளவு வெள்ளியை நாணயமாக மாற்றித்தரும் இம்முறை 1893-ல் கைவிடப்பட்டது. அதன் பின்னர், சர்க்கார் அவசியமென்று கருதும் அளவில், பொது உபயோகத்திற்காக, சில்லரைச் செலாவணிக்காக மட்டும், வெள்ளி நாணயங்கள் அடிக்கப்பட்டு வந்தன. சென்ற யுத்த காலத்தில் வெள்ளியின் விலை ஏறி, ரூபாயிலுள்ள வெள்ளி உலோகத்தின் மதிப்பு ஒரு ரூபாய்க்கு மேல் ஏறியதால், ரூபாய் நாணயங்கள் உருக்கி விற்கப்படும் நிலைமை ஏற்பட்டது. இதைத் தவிர்ப்பதற்காக அரைப் பங்கு வெள்ளி கொண்ட (டோகன்) ரூபாய் நாணயங்கள், 1940-ல் புதிதாக வெளியிடப்பட்டு பழைய ரூபாய்கள் வாபஸ் பெறப்பட்டன.

யுத்த காலத்தில் யு. எஸ்ஸிடம் கடன் வாங்கிய 22·6 கோடி அவுன்ஸ் வெள்ளியை இந்திய சர்க்கார் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டியிருந்ததால், நிக்கல் ரூபாயைப் புகுத்தும் நோக்கத்துடன், பாதி வெள்ளி கொண்ட ரூபாய் அச்சடிப்பதும் 1946-ல் கைவிடப்பட்டு, 1947 ஜூன் மாதத்தில் நிக்கல் ரூபாய்கள் வெளியிடப்பட்டன.

1835 முதல் 1946 வரையில் இந்திய மின்டுகளில் மொத்தம் 755,29,90,130 வெள்ளி ரூபாய்கள் அச்சடிக்கப்பட்டன.

சில்லரைக் காசுகள்

அரை, கால், அரைக்கால் ரூபாய்களும் முதலில் முழு வெள்ளி நாணயங்களாயிருந்தன. 1940-ல் முழு ரூபாயுடன் அரை ரூபாயும், கால் ரூபாயும் பாதி வெள்ளி கொண்டதாக்கப்பட்டன. 1946-ல் இதுவும் போய், அரை, கால் ரூபாய்கள், முழு நிக்கல் நாணயங்களாக வெளியிடப்பட்டன.

1906-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி, நிக்கலில் ஒரு அணா நாணயம் வெளியிடப்பட்டது. 1918-ல் 2 அணாவும், 1919-ல் 4 அணா, 8 அணா நிக்கல் நாணயங்களும் வந்தன. 1924-ல் 8 அணா நிக்கல் வாபஸ் பெறப்பட்டது. 1942-ல் புதிய அரையணாவும், ஒரு அணா, 2 அணா நாணயங்களும் நிக்கல்-பித்தளை கலப்பு உலோகத்தில் வெளியிடப்பட்டன. 1945-க்கு மேல் 2 அணா, 4 அணா நாணயங்கள் மீண்டும் முழு நிக்கலாக்கப்பட்டன.

சென்ற நூற்றாண்டிலிருந்தே செம்பில் அரையணா, காலணா, முக்கால்காசு, தம்பிடிகளும் அச்சடிக்கப்பட்டு வந்தன. பழைய அரையணாக்களை 1924-ல் இருந்து சர்க்கார் வாபஸ் பெற்றுவருகிறார்கள். காசுகளை அழித்து உலோகமாக்கும் அளவுக்குத் தாமிர விலை ஏறியதால்,

1943-ல் புதிய, சிறிய ஓட்டைக் காலணா ஏற்பட்டது. அதே சமயத்தில் அரையணா, தம்பிடிக் காசுகள் அடிப்பதும் நிறுத்தப்பட்டது.

யுத்தகாலத்தில், 1-8-39 முதல் 1-8-45 வரை, மொத்தம் ரூ 67.59 கோடி மதிப்புள்ள சில்லரைக் காசுகள் புதிதாக அடிக்கப்பட்டன. பிற்பாடு தேவை குறைந்து 1945-46-ல் சுமார் 10 லட்சம், 1946-47ல் 6 லட்சம், 1947-48-ல் 4 லட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள காசுகளே அடிக்கப் பட்டன.

எல்லாம் 'டோகன்'

வியாபாரச் சரக்குகளின் மதிப்பை அளவிடவே உபயோகமாகும் நாணயங்கள், வெறும் 'டோகன்' களாக (குறிப்புப் பொருளாக) இருந்தால் போதுமென்றும், இதற்காக விலைபோகும் வெள்ளி முதலிய உலோகங்களை வீணாக்க வேண்டியதில்லை என்ற கொள்கைப்படி, 1947-ல் இந்திய சர்க்கார் நாணயச் சட்டத்தைத் திருத்தி, முழு ரூபாய் உள்பட எல்லா காசுகளையும் எந்த உலோகத்திலும் அடிக்கலாம் என்று ஏற்பாடு செய்துள்ளனர். முழு ரூபாய் எந்த அளவிலும், மொத்தம் 10 ரூபாய் வரையில் அரை ரூபாய் நாணயங்களும், மொத்தம் ஒரு ரூபாய் வரை சில்லரைக் காசுகளும், எவரும் சில்லரை நாணயமாகப் பெற்றுக்கொள்ள மறுக்கலாகாது என்பது சட்டம்.

சில்லரைக் காசுகளை ரூபாயின் அரை, கால், அரைக்கால் முதலிய பின்னங்களாக அன்றி, சதாம்ச முறையில் 50 சதம், 25 சதம், ஒரு சதம், அரை சதம் முதலிய காசுகளாக மாற்றுவது பற்றி யோசனை இருந்து வருகிறது.

இனி இந்திய நாணயங்களில் பிரிட்டிஷ் மன்னர் தலைக்குப் பதில் அசோகர் ஸ்தூபியை அச்சடிப்பது பற்றி யோசிக்கப்பட்டு வருகிறது. கரென்ஸி நோட்டுகளில் இம்

முறையைக் கையாளுவதென்று ஏற்கனவே முடிவாகி விட்டது.

கரென்ஸி நோட்டுகள்

சில்லரை உபயோகத்திற்கு உலோக நாணயங்களைப் போல், பெரிய அளவில் செலாவணிக்கு மூட்டைகளாக சவரன், ரூபாய்களைத் தூக்கிச் செல்லாமல், ரிசர்வ் பாங்கியின் உத்தரவாதம் கொண்ட நோட்டுகளை உபயோகிக்கிறோம். இவற்றிற்கு ஆதாரமாகவும், அந்நிய வர்த்தகத்திற்கு அவசியமான அளவு மாற்றித் தரவும், தங்கம் வெள்ளியை ஓரளவு ரிசர்வாக வைத்துக் கொள்வது வழக்கம். பிரிட்டிஷ் ஆட்சித் தொடர்பால், இந்திய கரென்ஸிகளுக்கான ரிசர்வ் பெரும்பாலும் ஸ்டர்லிங்கில், பிரிட்டிஷ் பாங்கியில் வைக்கப் பட்டுள்ளது.

30-6-47-ல் செலாவணியிலிருந்த நோட்டுகள் மதிப்பு ரூ. 1,223·55 கோடி. ரிசர்வ் பாங்கியின் பாங்கிங் டிபார்ட் மென்டிலிருந்த 41·76 கோடியும் சேர்ந்து மொத்த நோட்டுகள் ரூ. 1,265·31 கோடி. தங்க நாணயம், வெள்ளி ரூபாய் 44·41 கோடிக்கும்; ஸ்டர்லிங் செக்யூரிட்டி ரூ. 1,135·33 கோடிக் கும்; ரூபாய் நாணயமும், சர்க்காரின் ஒரு ரூபாய் நோட்டும் சேர்ந்த 'ரூபாய் நாணயம்' என்பது ரூ. 27·73 கோடிக்கும்; இந்திய சர்க்காரின் செக்யூரிட்டிகள் ரூ. 57·84 கோடிக்கும்—இவை ரிசர்வ் பாங்கி நோட்டுகளின் ரிசர்வாக இருந்தன.

யுத்த-காலத்தில் நோட்டுச் செலாவணி வெகுவாக அதிகரித்தது. நம் ராணுவ செலவுக்கும், பிரிட்டிஷ் நேச தேச ராணுவங்களுக்கு வேண்டிய சரக்குகளை வாங்கி சப்ளை செய்யவும், (பிரிட்டனில் சேர்த்து வைக்கப்பட்ட ஸ்டர்லிங் தொகைக்கு ஈடாக) இந்தியாவில் நோட்டுகள் அச்சடிக்கப் பட்டன. 1939 ஆகஸ்டில் செலாவணியிலிருந்த நோட்டுகள் மதிப்பு ரூ. 169 கோடி. இது 1945 ஆகஸ்டிற்குள்

ரூ. 1,139 கோடியாயிற்று; 1946 மார்ச்சில் 1,219 கோடி; 1947 ஜூன் முடிவில் 1,223·55 கோடி; 1949 ஜூலை முடிவில் ரூ. 1,110·52 கோடி.

ரூ. 500 நோட்டுகளும் அதற்கு மேற்பட்ட நோட்டுகளின் செலாவணியும் 1946 ஜனவரியில் ரத்து செய்யப்பட்டது. அப்போது செலாவணியிலிருந்த இந்நோட்டுகளின் மதிப்பு ரூ. 143·97 கோடி; இவற்றில் 134·9 கோடி மதிப்புள்ள நோட்டுகள், 1947 ஜூன் முடிய, சிறு நோட்டுகளாக மாற்றிக்கொள்ளப்பட்டன.

ஸ்டர்லிங் மிச்சம்

யுத்தகாலத்தில், பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க ராணுவ சப்ளைக்கு இந்திய சரக்குகளை வாங்க பிரிட்டிஷ் சர்க்காருடன் ஏற்பட்ட உடன்பாட்டின்படி, லண்டனில் பெறும் ஸ்டர்லிங்கை ரிசர்வாக வைத்துக்கொண்டு, இந்தியாவில் புது கரென்ஸி நோட்டுகளை வெளியிட்ட விஷயம் மேலே கூறப்பட்டது.

நம் வெளிநாட்டு வர்த்தகத்துக்கு வேண்டிய 'நாணய மாற்று' வசதியாகவும், நம் கரென்ஸி ரிசர்வாகவும், வெகு காலமாக லண்டனில் ஸ்டர்லிங் தொகை வைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்திய ரிசர்வ் பாங்கி சட்டப்படி, அதன் சொத்தில் $\frac{2}{5}$ பாகம் தங்கம், வெள்ளி, ஸ்டர்லிங், இவற்றில் இருக்கவேண்டும். அதன்படி, யுத்தத்திற்கு முன் லண்டனில் இருந்த ஸ்டர்லிங் தொகை ரூ. 64 கோடி. யுத்த காலச் செலவுக்கு பிரிட்டிஷ் சர்க்கார் தந்த ஸ்டர்லிங்கை, இந்திய சர்க்கார் ரிசர்வ் பாங்கியிடம் கொடுத்து, ரூபாய் நோட்டுகளைப் பெற்றுக்கொண்டது. இவ்வாறு ரிசர்வ் பாங்கியின் ஸ்டர்லிங் மிச்சம் அதிகரித்து, பாங்க் ஆப் இங்கிலாந்தில் குவிந்தது. இங்கே கரென்ஸிச் செலாவணி வலுத்து பண வீக்கத்தால் விலைகள் தலைமாறி, பொது மக்களுக்கு வேண்டிய சரக்குகள் சப்ளை போதாமல் பெருங் கஷ்டமேற்பட்டது. இவ்வாறு சேர்ந்த ஸ்டர்லிங் மிச்சம் 1948 ஜூனில் ரூ. 1,547 கோடியாகும்.

இது ஒரு யுத்தகாலக் கடனென்றும், இதைக் குறைக்க வேண்டுமென்றும் யுத்தம் முடிந்தபின் பிரிட்டிஷ் கன்சர்வேடிவ் கட்சியினர் கூக்குரலிடலாயினர். இத்தொகை பூராவும் நம் கரென்ஸிக்கு ரிசர்வாக எப்போதும் இருக்க வேண்டாமென்றும், யுத்தகாலத்தில் பொது மக்கள் கஷ்டத்தின் பேரில் சேர்ந்துள்ள இத்தொகை நம் தொழில்வளர்ச்சிக்கு வேண்டிய யந்திர சாதனங்களை வாங்க உபயோகப் பட வேண்டுமென்றும் இந்தியா வற்புறுத்தியது.

3-வருஷ ஒப்பந்தம்

இந்த ஸ்டர்லிங் மிச்சத்தை ஒரு திட்டப்படி பிரிட்டன் திருப்பித்தருவது சம்பந்தமாக 1948 ஜூனில் ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது.

இதன்படி, இந்தியாவிலிருந்த பிரிட்டிஷ் ராணுவ தளவாடங்களை வாங்கிக்கொண்ட வகையில் (இந்தியா-பாகிஸ்தான் கூட்டுப் பொறுப்பில்) ஸ்டர்லிங் பாக்கியிலிருந்து பிரிட்டனுக்கு ரூ. 133.3 கோடி (£ 10 கோடி) கொடுப்பதென்றும்; இந்திய ராணுவச் செலவைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் ஏற்பாட்டின்படி பிரிட்டன் ரொக்கமாக £ 5.5 கோடி கொடுப்பதென்றும் முடிவாயிற்று.

இன்னும், பழைய பிரிட்டிஷ் ஆபீசர்களுக்கு இந்தியாவும் பாகிஸ்தானும் தரவேண்டிய பென்ஷனுக்குப் பதிலாக மொத்தத் தொகையாக பிரிட்டனிடம் £ 17.625 கோடி கொடுத்துவிடுவதென்றும்; பாகிஸ்தான் மாகாணசர்க்கார்களின் மாஜி ஆபீசர்களின் பென்ஷனுக்காகத் தனியாக £ 80 லட்சம் பாகிஸ்தான் தருவதென்று ஒப்புக்கொள்ளப் பட்டது.

இவை யெல்லாமும், பாகிஸ்தானின் பங்கும் போக, மீதி சுமார் £ 80 கோடி (ரூ. 1,067 கோடி) இந்தியாவின் பங்குக்குக் கிடைக்கும். இதில் சுமார் £ 20 கோடியை (ரூ. 267 கோடி) நம் கரென்ஸி ரிசர்வாக வைத்துக்

கொண்டால், மீதி சுமார் £ 60 கோடி (ரூ. 800 கோடி) தொழிலபிவிருத்தி, வியாபாரம் முதலியவற்றிற்குக் கிடைக்குமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது.

இவ்வாறு இந்தியா கணக்கில் பிரிட்டனிடம் 1948 ஜூனிலிருந்த ஸ்டர்லிங் மிச்சத்தில் அப்போதைய உபயோகத்திற்கு விடுவிக்கப்பட்டிருந்த £ 8 கோடியை 1949 ஜூன் முடிய ஒரு வருஷத்தில் பெற்றுக்கொள்ளலாமென்றும், அடுத்த 2 வருஷங்களில் தலா £ 4 கோடி எடுத்துக்கொள்ளலாமென்றும் பிரிட்டன் ஒப்புக்கொண்டது. £ 1.5 கோடியை டாலர் வசதிகளாக 1949 ஜூன் வரையில் பெற்றுக்கொள்ளலாமென்றும் ஒப்புக் கொள்ளப் பட்டது.

1949 ஒப்பந்தம்

இவ்வருஷம் ஜூலையில் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தப்படி, 1948-49-க்கு £ 8.1 கோடி பவுனும்; சென்ற வருஷத்தில் அதிகப்படியாக இறக்குமதி செய்யப்பட்ட (சுமார் £ 4 கோடி) தொகையும்; அடுத்த 2 வருஷங்களில் தலா £ 5 கோடியும் விடுவிக்க பிரிட்டன் ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. டாலர் வசதிகள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், முன்பிருந்த £ 1.5 கோடிக்குப் பதில், சுமார் £ 3.5 முதல் £ 3.75 கோடியை 1949-50-ல் டாலராகப் பெற அனுமதிக்கப் பட்டுள்ளது.

டாலர் பிரச்னை

அத்யாவசியமான உணவுப்பொருள், யந்திரங்கள் முதலியவற்றை யு.எஸ்., கனடா முதலிய டாலர் செலாவணி நாடுகளிலிருந்து இந்தியா இறக்குமதி செய்யவேண்டியிருக்கிறது. நாம் இந்நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யும் சரக்குகளின் மதிப்புபோக, அதிகமாயுள்ள இறக்குமதிச் செலவுக்கு டாலர் வசதி வேண்டும். இதற்காக சர்வதேச செலாவணி பண்டிலிருந்து 10 கோடி டாலரும், பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த் டாலர் சேமிப்பிலிருந்து £ 1·5 கோடி மதிப்புள்ள

டாலரும் 1948-49 (ஜூன் முடிய) கிடைத்தது. வரும் வருஷத்தில் இன்னும் அதிகமான டாலரை பிரிட்டன் தர வேண்டுமென்று இந்திய சர்க்கார் கோரியது. ஆனால் மொத்தத்தில் டாலர் பஞ்சம் ஏற்பட்டிருப்பதால், டாலர் செலவை பிரிட்டன் தானே குறைத்துக்கொண்டிருப்பதுடன், காமன்வெல்த் நாடுகளையும் அவ்வாறு செய்யக் கோரியதின்பேரில், இந்தியாவும் முந்திய வருஷ மொத்த டாலர் செலவை இவ்வருஷத்தில் 75 சத விகிதமாகக் குறைத்துக்கொள்ள ஒப்புக் கொண்டுள்ளது.

இந்திய பாங்கிகள்

பொதுமக்களிடையே சிறு சிறு தொகையாகச் சிதறிக் கிடக்கும் பணத்தை வட்டிக்கு வாங்கி, வியாபாரத்திற்கும் தொழிலபிவிருத்திக்கும் வட்டிக்குக் கொடுத்து உதவுவதும், பணம்போட்டவர்கள் செக் அல்லது உண்டியல் மூலம் வேண்டியபோது அப்பணத்தை உபயோகித்துக் கொள்ளும் எளிய வழியைச் செய்து தருவதும் பாங்கிகளின் முக்கிய வேலை. இந்தியாவில் முதல் முதலில் ஏற்பட்டது 1806-ல் கல்கத்தாவில் அமைக்கப்பட்ட பாங்க் ஆப் பெங்கால் என்பதாகும். இதன் பின்னர் 1840-ல் பம்பாயிலும், 1843-ல் சென்னையிலும் இரு பிரஸிடென்ஸி பாங்குகள் ஏற்பட்டன. இம்மூன்று பாங்கிகளும் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி, இதர பிரிட்டிஷ் வர்த்தகர்களின் வியாபாரத்துக்கு உதவி வந்தன. முதலில் பாங்கி நோட்டுகள் வெளியிட்டு வந்த இவை, 1862-லிருந்து சர்க்காரின் கரென்ஸி வெளியீட்டுக்கு ஏஜெண்டுகளாயின. 1920-ல் இவற்றைச் சேர்த்து இம்பீரியல் பாங்கி உண்டாகி, சர்க்காரின் பாங்காகவும், வியாபாரத் துறையிலும் ஈடுபட்டு வந்தது. 1934-ல் ரிசர்வ் பாங்கி ஏற்பட்டபின் இதுவே நோட்டுகளை வெளியிடும் வேலையை மேற்கொண்டது. 1-1-49-ல் இதன் பங்குதாரர்களுக்கு சர்க்கார்பத்திரம் வழங்கி விட்டு, ரிசர்வ் பாங்கை இந்திய சர்க்காரே எடுத்து நடத்திவருகிறது.

இன்று இந்திய பாங்கிகளின் தலைமையில் ரிசர்வ் பாங்கியும், அடுத்தபடி இம்பீரியல் பாங்கியும், வேறு பல ஜாயின்ட் ஸ்டாக் பாங்கிகளும், வெளிநாட்டு வர்த்தகத்துக்கு நாணய மாற்றுவேலையில் ஈடுபட்டுள்ள எக்ஸ்சேஞ்சு பாங்கிகளும், கூட்டுறவு பாங்கிகளும், ஷராப்புகளும், சீட்டு பண்டுகள், நிதிகள் முதலியவையும் உள்ளன.

ரிசர்வ் பாங்கி

கரென்ஸி நோட்டுகளை வெளியிட்டு நிர்வகிப்பதும், வெளிநாட்டு வர்த்தகத்திற்கு சர்க்கார் திட்டப்படி இதர நாட்டு நாணயங்களை ரூபாய்க்கு மாற்றித் தருவதும்; ஷெட்யூல்டு பாங்குகளின் கட்டாய டெபாஸிட்டுகளை வட்டியின்றிப் பெற்றுக்கொண்டு, அவசியமானபோது அவற்றிற்கு அட்வான்ஸ் கொடுத்து உதவுவதும், அவற்றின் நிர்வாகத்தை மேற்பார்வையிட்டு வருவதும்; மத்ய, மாகாண சர்க்கார்களின் கைரொக்கத் தொகையை வாங்கி வைத்துக் கொண்டு அவற்றிற்கு அட்வான்சுகள் கொடுத்து உதவுவதுடன், சர்க்கார் கடன்பத்திரங்களை வெளியிட்டு உதவுவதும், ரிசர்வ் பாங்கியின் வேலையாகும்.

இதன் மூலதனம் ரூ. 100 மதிப்புள்ள பங்குகளாக மொத்தம் 5 கோடியாகும். இதை சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டபோது ரூ. 100 பங்குக்கு ரூ. 118-10-0-ஆக, 20 முதல் 25 வருஷத்தில் தீரும் கடன் பத்திரங்கள் கொடுக்கப் பட்டன.

இதற்குமுன் இதன் கவர்னரும், டெபுடி கவர்னரும் சர்க்காரால் நியமிக்கப்பட்டதுடன், இதன் நிர்வாக போர்டில் பெரும்பாலோர் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவராகும். இப்போது இதன் கவர்னரைத் தவிர, மத்ய நிர்வாக போர்டு, 4 பிரதேச வாரி போர்டுகள், எல்லாவற்றின் மெம்பர்கள் அனைவரும் சர்க்காரால் நியமிக்கப்படுபவர். இந்த பாங்கியின் நிர்வாகம் மேற்கண்ட போர்டுகளின் கீழிருக்கும்.

இப்போது இதன் கவர்னர் ஸர். பி. ராமராவ். மத்ய போர்டில் ஸ்ரீ ஸி. ஆர். ஸ்ரீனிவாஸன், ஸ்ரீ ஸி. எஸ். ரத்ன சபாபதி முதலியார் இருவரும் நம் மாகாணத்திலிருந்து நியமிக்கப்பட்டவர்கள். தென் பிராந்திய போர்டின் மெம்பர்கள் : ஸி. ஆர். ஸ்ரீனிவாஸன், எஸ். பி. பி. பட்டாபிராமராவ், ஆர். ஆர். அய்யர், ஆர். ராமநாதன் செட்டியார், பி. டி. வி. ராமஸாமி நாயுடு.

ரிசர்வ் பாங்கி சட்டத்தின் அனுபந்தத்தில் (Schedule) கண்டுள்ள பாங்குகளுக்கு ஷெட்யூல்டு பாங்கிகள் என்று பெயர். வசூலிக்கப்பட்ட மூலதனமும், ரிசர்வும் சேர்ந்து ரூ 5 லட்சத்துக்குக் குறையாத பாங்கிகள் இதில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. இவை கட்டாயமாக ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையை ரிசர்வ் பாங்கியிடம் எப்போதும் டெபாசிட் செய்துவைக்கவும், வாராவாரம் வரவு செலவுக் கணக்கு அனுப்பவும் வேண்டும்.

இவ்வருஷம் நிறைவேறிய பாங்கிச் சட்டத்தின்படி, பாங்கித் தொழிலில் மானேஜிங் ஏஜென்ஸி முறையை ஒழித்தும்; பாங்கிகள் தாமே வர்த்தகத்தில் ஈடுபடுவதைத் தடுத்தும்; வசூலித்த மூலதனம், ரிசர்வு இவற்றில் குறைந்த பட்சத் தொகையைக் குறிப்பிட்டும்; இவற்றின் நிர்வாகம் பற்றி அவ்வப்போது பரிசீலனை செய்ய ரிசர்வ் பாங்கிக்கு விரிவான அதிகாரமளித்தும், பாங்கித் தொழிலபிவிருத்திக்கு வழி செய்யப்பட்டுள்ளது.

விவசாயத்திற்குக் கடன் வசதி செய்து தருவதற்காக ரிசர்வ் பாங்கியில் தனி டிபார்ட்மெண்ட் உள்ளது.

ரிசர்வ் பாங்கியின் கரன்ஸி நிர்வாக இலாகா (Issue Dept.) வின் நிலைமை விவரம் வருமாறு :

	31-12-39	30-6-47	8-7-49
கடன் பொறுப்பு:	(கோடி ரூபாய்களில்)		
நோட்டு வெளியீடு ...	254.30*	1265.31	1186.59
சொத்துக்கள்:			
தங்க, வெள்ளி ரிசர்வுகள்.	44.42	44.41	40.01
ஸ்டர்லிங் செக்யூரிட்டிகள்.	107.50	1135.33	680.34
ரூபாய் நாணயம் (உலோக நாணயமும், சர்க்காரின் ஒரு ரூபாய் நோட்டும்).	64.04	27.73	47.51
சர்க்கார் ரூபாய் செக்யூரிட்டிகள் ...	38.34	57.84	418.72
தங்கம், ஸ்டர்லிங் ரிசர்வுகளுக்கும் நோட்டு வெளியீட்டுக்கும் உள்ள சத விகிதம் ...	59.7%	93.2%	57.3%

ரிசர்வ் பாங்கியின் பாங்கி இலாகா வரவு செலவு விவரம் வருமாறு:

	31-12-39	30-6-47	8-7-49
கடன் பொறுப்பு:	(கோடி ரூபாய்களில்)		
மூலதனமும், ரிசர்வும் ...	10.00	10.00	10.00
டெபாசிட்டுகள்:			
மத்ய சர்க்கார் ...	6.73	390.70	129.69
மாகாண, சமஸ்தான சர்க்கார்கள் ...	6.12	18.00	14.36
பாங்கிகள் ...	18.87	88.91	67.75
இதர டெபாசிட்டுகள் ...	1.16	30.96	59.76
பில்களும், இதர கடன் இனங்களும் ...	0.63	9.84	15.34
சொத்துக்கள்:			
நோட்டு, நாணய ரொக்கம்.	17.74	41.86	37.42
டிஸ்கவுண்ட் செய்தயில்...	10.11	—	3.70

வெளிநாட்டிலுள்ள கையிருப்பு இனம் ...	6.98	430.82	136.27
சர்க்கார்களுக்குக் கடன், அட்வான்ஸ் ...	1.20	5.11	10.69
இதர அட்வான்ஸ், கடன்.	—	—	7.06
முதலீட்டு வகைகள் ...	6.42	66.94	95.80
இதர சொத்து இனங்கள்.	1.06	1.21	5.97

மேற்கண்ட புள்ளி விவரங்களில், 1939-ம் வருஷ கரன்ஸி நிர்வாகக் கணக்கில் கண்ட மொத்த நோட்டுகளில் ரூ. 11.43 கோடி பர்மாவில் செலாவணியிலிருந்தது; 1942-லிருந்து இந்த இனம் சேர்க்கப்படவில்லை. பாங்கி இலாகா கணக்கில், சர்க்கார் டெபாசிட்டுகளில் 1939-ம் வருஷக் கணக்கில் பர்மா சர்க்கார் பங்கு 1.54 கோடி. 1947 முதல் இந்த இனம் சேராது. 1937-ல் பர்மா பிரிந்துபோனது முதல் பர்மாவின் கரன்ஸி நிர்வாகத்தை இந்திய ரிசர்வ் பாங்கியே நடத்தி வந்தது. 1947 ஏப்ரல் முதல் இம்முறை ரத்தாகிவிட்டது.

இன்னும் மேலே கண்ட புள்ளி விவரங்களில் 1939, 1947-ஆம் வருஷக் கணக்குகளில் பாகிஸ்தான் பகுதியும் சேர்ந்ததாகும். 1948 அக்டோபரிலிருந்து பாகிஸ்தானில் இந்திய கரன்ஸி செலாவணி எடுபட்டு, பாகிஸ்தான் ஸ்டேட் பாங்கி நோட்டுகள் வந்துள்ளன. இந்திய ரிசர்வ் பாங்கியின் சொத்தில் பாகிஸ்தான் பங்குக்குத் தங்கமும், ஸ்டர்லிங்கும் ஒப்பந்தப்படி மாற்றப்பட்டு வருகிறது.

தவிர மேற்கண்ட புள்ளி விவரக் கணக்கிலிருந்து 1947-ல் ரூ.1,135 கோடியாயிருந்த ஸ்டர்லிங் செக்யூரிட்டிகள் இப்போது ரூ. 680 கோடியாகக் குறைந்திருப்பது தெரியும்.

பாகிஸ்தான் பங்குக்கு ஸ்டர்லிங்கை மாற்றியதும், சென்ற வருஷ ஒப்பந்தப்படி பிரிட்டனுக்குக் கொடுப்பதாக

நாம் ஒப்புக்கொண்ட செலவு இனங்களும், இன்னும் வெளி நாட்டு வர்த்தக இனத்தில் ஆன செலவும், இக்குறைவுக்குக் காரணங்களாகும். கரன்ஸி ரிசர்வில் ஸ்டர்லிங் செக்யூரிட்டி குறைந்த அளவுக்கு, இந்திய சர்க்காரின் ரூபாய் செக்யூரிட்டிகள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

இம்பீரியல் பாங்கி

தற்சமயம் 185 கிளைகளும், 200-க்கு மேற்பட்ட சப்-ஆபீஸ்களும் உள்ள இம்பீரியல் பாங்கியின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 5.62 கோடி. 1947 ஜூன் மாதத்தில் ரிசர்வ் ரூ. 6.23 கோடி. அவ் வருஷத்தில் பல இனங்களில் இதில் சேர்ந்த டெபாஸிட் தொகை ரூ. 27.7 கோடி. தர்மசாஸன செக்யூரிட்டி, சர்க்கார் செக்யூரிட்டிகள் ஆகிய மூலதனச் சொத்து ரூ. 15.3 கோடி. பங்குதாரர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட லாபப் பங்கு 14 சத விகிதம்; கடன்கள், அட்வான்சுகள் ரூ. 94 கோடி.

ரிசர்வ் பாங்கி ஏற்படுவதற்கு முன் இதுவே சர்க்காரின் பொக்கிஷ ஏஜெண்டாக இருந்தது. இப்போதும் ரிசர்வ் பாங்கி கிளைகளில்லாத இடங்களில் ரிசர்வ் பாங்கியின் ஏஜெண்டாக இருந்துவருகிறது.

எக்சேஞ்சு பாங்கிகள்

வெளி நாட்டு வர்த்தகத்துக்கு அன்னிய நாணய உண்டியல்களை வாங்கவும், உண்டியல்கள்மீது ஏற்றுமதி வியாபாரிகளுக்குக் கடன்கள் உதவவும், தங்கம், வெள்ளி இறக்குமதிக்கு ஏற்பாடுசெய்யவும், இறக்குமதி, ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் உள்நாட்டில் வாங்கி விற்கப் பண உதவி செய்யவும் இந்த பாங்கிகள் லேவாதேவி நடத்துகின்றன. இந்தியாவிலுள்ள எக்சேஞ்சு பாங்கிகள் அன்னிய பாங்கிகளின் கிளைகளேயாகும். இவற்றில் முக்கியமானவை ஸாயிட்ஸ்

பாங்கி, சார்டர்டு பாங்கி, ஈஸ்டர்ன் பாங்கி, மர்கண்டைல் பாங்கி, நேஷனல் பாங்கி ஆகியவை.

•

1945-ல் மொத்தம் 15 எக்சேஞ்சு பாங்கிகளின் மூல தனமும், ரிசர்வும் ரூ. 14.2 கோடி. டெபாசிட்டுகள் ரூ. 179 கோடி. ரொக்கக் கையிருப்பு ரூ. 18 கோடி.

வர்த்தக பாங்கிகள்

கம்பெனி சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட லிமிடெட் கம்பெனி பாங்கிகள் பொதுவாக உள்நாட்டு வியாபாரம், லேவாதேவி, பங்கு பேரம், முதலியவைகளில் ஈடுபட்டிருக்கின்றன. ரூ. 5 லட்சமும் அதற்கு மேலும் மூலதனமும், ரிசர்வும் உள்ள 'A' வகுப்பு பாங்கிகள்; 1 லட்சம் முதல் 5 லட்சம் வரையுள்ள 'B' பாங்கிகள்; ரூ. 50,000 முதல் 1 லட்சம் வரையுள்ள 'C' பாங்கிகள்; ரூ. 50,000க்கு கீழுள்ள 'D' வகுப்பு பாங்கிகள், இவற்றின் 1945-ம் வருஷத்திய புள்ளி விவரங்கள் கோடி ரூபாய்களில் வருமாறு:—

வகுப்பு	நம்பர்.	மூல தனம், ரிசர்வு	டெபாசிட்டு.	ரொக்கம்.	முதலீடு.
A.	143	45·08	601·17	127·01	297·93
B.	174	3·61	32·04	9·50	8·25
C.	114	0·80	7·44	2·03	1·53
D.	244	0.49	4·19	1·21	0·49

ஒரு லட்சத்துக்கு மேற்பட்ட மூலதனமுள்ள பாங்கிகளின் கிளைகள் 1945-ல் மொத்தம் 4,353.

1945 கணக்குப்படி நம் பெரிய பாங்கிகளில் முக்கியமானவற்றின் நிலைமை வருமாறு:

இம்பீரியல்—ரூ.	11·71	கோடி மூலதன மும், ரிசர்வும்;	433	கிளைகள்
சென்ட்ரல்—ரூ.	5·25	,,	308	,,
பாரத் —ரூ.	2·19	,,	214	,,
யுனைடெட் கமர்ஷியல்—ரூ.	2·08	,,	10	,,
பாங்க் ஆப் இந்தியா—ரூ.	3·38	,,	30	,,
பரோடா பாங்கி—ரூ.	2·02	,,	33	,,

1948 டிசம்பர் 31-ல், இந்தியன் பாங்கியின் செலுத்தப் பட்ட மூலதனம் ரூ. 52.96 லட்சம்; ரிசர்வு 62 லட்சம். இதில் டெபாசிட்டுகள் 1,762.54 லட்சம்; பிராஞ்சுகள் 77.

நம் மாகாணத்தின் மற்றொரு முக்கியமான பாங்கி இண்டோ-கமர்ஷியல். இதன் மூலதனமும், ரிசர்வும் சேர்ந்து (1949-ல்) ரூ. 28.75 லட்சம். பிராஞ்சுகள் 33.

திருவாங்கூர் பாங்கியின் மூலதனமும், ரிசர்வும் சேர்ந்து ரூ. 1.57 கோடி. தமிழ் நாட்டில் பல விடங்களில் கிளைகளுண்டு.

கூட்டுறவு பாங்கிகள்

1904-ல் ஏற்பட்ட கூட்டுறவு கடன் பாங்கிகள் சட்டத்திற்குப் பின், கூட்டுறவு பாங்கிகள் வெகு தூரம் பரவலாயின. வேறு எந்த நாட்டையும்விட இந்தியாவில் கிராமாந்திரக் கூட்டுறவு சொஸைட்டிகள் அதிகம்.

இன்று நம் நாட்டில் 600-க்கு மேல் (ஜில்லா) சென்ட்ரல் கூட்டுறவு பாங்கிகள் உண்டு; சுமார் ரூ. 50 கோடி மூலதன முள்ள இவற்றில் 2 லட்சம் மெம்பர்கள் உண்டு. தவிர, ரூ. 30 கோடி முதலுள்ள மாகாணக் கூட்டுறவு பாங்கிகள் இருக்கின்றன.

நம் மாகாணக் கூட்டுறவு பாங்கியில் 1948-ல் ரூ. 4.6 கோடி டெபாசிட்டுகள் இருந்தன. ஜில்லா சென்ட்ரல் பாங்கி களின் மூலதனம் ரூ. 14 கோடி. லேவாதேவி ரூ. 33.14 கோடி. மாகாண நில அடமானக் கூட்டுறவு பாங்கி கொடுத்த கடன் தொகை ரூ. 62 லட்சம். 120 ஸ்தல நில அடமான பாங்கிகளின் கடன் பேரம் ரூ. 62 லட்சம்.

இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகள்

குடும்பங்களில் சம்பாத்யமுடையோர் திடீரென்று இறந்துவிடுவதாலோ, ஊனமடைந்து விடுவதாலோ வருமானமின்றிக் குடும்பங்கள் தவிப்பதைத் தடுக்கவும்; கட்டிடங்கள், வியாபாரச் சரக்குகள் முதலிய சொத்துக்கள் தீ விபத்து, கப்பல் விபத்து முதலியவற்ருல் சேதமாகிவிடுவதால் தனி நபர் ஒருவரே முழு நஷ்டத்தை எற்காமலிருக்கச் செய்யவும், இன்ஷ்யூரன்ஸ் முறை எற்பட்டது. தனி நபர்களிடம் சிறிது சிறிதாகக் கட்டணம் வசூலித்து, மொத்தத்தில் சேரும் தொகையிலிருந்து இடையிடையே நேரும் விபத்துகளுக்காளாகும் நபர்களுக்கு ஈடு வழங்குவதில், சராசரியில் இக்கம்பெனிகள் லாபத்துடன் வேலை செய்வது சாத்யமாகிறது. இதனல் திடீர் விபத்துக்களால் எற்படும் நஷ்டம் ஒரு தனி நபரையே தாக்காமல் சமூகத்தால் பகிர்ந்து கொள்ளப்படுகிறது. இந்த முறை ஓரளவு இந்தியாவில் அபிவிருத்தியடைந்துள்ள தென்ருலும், இன்னும் அதிக தூரம் வளர இடமுண்டு.

1935-ல் 11 லட்சம் பாலிசிகள் மீது ரூ. 235 கோடிக்கு லைப் (ஆயுள்) இன்ஷ்யூரன்ஸ் செய்யப்பட்டிருந்தது. பிற்பாடு இது அபிவிருத்தியடைந்து 1945-ல் 26 லட்சம் பாலிசிகள் மீது ரூ. 551 கோடியாகியது.

இந்தியப் பிரிவினைக்கு முன், 30-8-'46-ல் இந்தியாவிலிருந்த மொத்த இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகள் 340; இதில் 239 இந்தியக் கம்பெனிகள்; 101 அன்னியக் கம்பெனிகள்.

இந்தியக் கம்பெனிகளில் 88 பம்பாய் மாகாணத்திலும், 59 வங்காளத்திலும், 34 சென்னை மாகாணத்திலும், 17 பஞ்சாபிலும், 12 டில்லியிலும், 10 ஐ.மா. விலும், 3 ம.மா. விலும்; சிந்து, பீகார், ஆஜ்மீர், மேவார், அஸ்ஸாம், இங்கெல்லாம் தலா ஒன்றும்; இந்திய சமஸ்தானங்களில் 8-ம் தலைமை ஆபீஸ்களைக் கொண்டிருந்தன.

இந்தியக் கம்பெனிகள் பெரும்பாலும் ஆயுள் இன்ஷ்யூரன்ஸ் நடத்துகின்றன. 152 கம்பெனிகள் ஆயுள்மட்டும், 48 ஆயுளுடன் இதர இன்ஷ்யூரன்சும், 39 ஆயுள் தவிர இதர இன்ஷ்யூரன்சு மட்டிலும், ஈடுபட்டுள்ளன. அன்னியக் கம்பெனிகளில் 86 இதர இன்ஷ்யூரன்ஸ் மட்டிலும், 3 ஆயுள் மட்டிலும், 12 கலந்த இன்ஷ்யூரன்சும் செய்கின்றன.

1945-ல் புதிதாகச் சேர்ந்த பாலிஸிகளும், மொத்த பாலிஸிகளும், இதர விவரங்களும் வருமாறு:—

ஆயுள் இன்ஷ்யூரன்ஸ்	புது பாலிஸி	மொத்த பாலிஸி
பாலிஸி எண்ணிக்கை	5.99 லட்சம்	25.92 லட்சம்
இந்திய கம்பெனிகளில்	5.77 ,,	23.76 ,,
அன்னிய ,,	0.22 ,,	2.16 ,,
இன்ஷ்யூர் தொகை	ரூ. 135.38 கோடி	ரூ. 551.28 கோடி
இந்தியக் கம்பெனிகள்	ரூ. 122.78 ,,	ரூ. 459.43 ,,
அன்னிய ,,	ரூ. 12.60 ,,	ரூ. 91.85 ,,
பிரிமியம் வருமானம்	ரூ. 7.47 ,,	ரூ. 28.04 ,,
இந்தியக் கம்பெனிகள்	ரூ. 6.73 ,,	ரூ. 22.81 ,,
அன்னிய ,,	ரூ. 0.74 ,,	ரூ. 5.23 ,,

இதர இன்ஸ்யூரன்ஸ்

மொத்த பிரிமிய வருமானம்	ரூ. 8.88 கோடி
இந்தியக் கம்பெனிகள்	ரூ. 4.94 ,,
அன்னிய ,,	ரூ. 3.94 ,,
தீ விபத்து பிரிமியம்	ரூ. 4.69 ,,
கடல் விபத்து ,,	ரூ. 2.13 ,,
இதர விபத்து ,,	ரூ. 1.95 ,,

வருமானம் (லட்ச ரூபாய்களில்)

		கம்பெனிகள் (இந்திய)	கம்பெனிகள் (அன்னிய)
பிரிமியம்	...	24,11	5,27
வட்டி, டிவிடெண்டு, வாடகை	....	3,45	1,18
இதர வருமானம்	....	82	1,13
மொத்தம்	...	28,38	7,58

சேலவு		கம்பெனிகள் (இந்திய)	கம்பெனிகள் (அன்னிய)
இறந்தவர்ளுக்காக பட்டுவாடா	....	3,04	1,01
பாலிஸி முடிந்து பட்டுவாடா	...	3,67	1,82
நிர்வாகச் செலவு	...	7,77	1,02
இதர பட்டுவாடா			
சேர்ந்து மொத்தம்	....	15,46	5,48

1945-ல் எல்லா இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளின் மொத்த சொத்தான ரூ. 137·83 கோடியில், இந்திய சர்க்கார் செக்யூரிட்டிகளில் ரூ. 87·2 கோடியும், முனிசிபல், போர்ட் டிரஸ்டு, நகர அபிவிருத்தி டிரஸ்டு செக்யூரிட்டிகளில் ரூ. 6·86 கோடியும், பாலிஸிகள்மீது கடன்களில் ரூ. 6.72 கோடியும், இந்திய தொழில் கம்பெனிப் பங்குகளில் ரூ. 13·04 கோடியும், சொந்த நிலம், சொத்துகளில் ரூ. 5·55 கோடியும் முக்கியமானவை.

நம் மாகாணத்தில் பிரிதிவி, வான்கார்டு, யுனைடெட் இந்தியா, இந்தியன் மியூசுவல், புரொவின்ஷியல் கோவாபரேடிவ், மிட்லண்டு, பாண்டியன், ஆந்திரா இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனி, முதலியவை முக்கியமானவை.

மத்திய, மாகாண பட்ஜெட்டுகள்

இந்திய சர்க்காரின் வருஷாந்தர வரவு, செலவு கணக்கை ஆராயுமுன், சர்க்காரின் பொதுக் கடன் நிலைமையைச் சுருக்கமாகக் கவனிக்கவேண்டும். 1914-ல் ரூ 179.77 கோடி ரூபாய்க் கடன் பத்திரங்களும், ரூ. 265.81 மதிப்புள்ள ஸ்டர்லிங் கடன் பத்திரங்களும் இருந்தன. ரூபாய்க்கடன் பத்திரம் 1942-ல் ரூ. 941 கோடியிலிருந்து, புதிய யுத்தக் கடனாலும், ஸ்டர்லிங் கடன்பத்திரங்களை ரூபாய் செக்யூரிட்டிகளாக மாற்றியதனாலும் அதிகரித்து, 1948 மார்ச்சு 31-தேதியில் ரூ. 2134.97 கோடியாயிற்று. ஸ்டர்லிங் கடன் பத்திரங்கள் சிறிது சிறிதாகக் குறைந்துவந்து 1942-ல் ரூ. 210.7 கோடியும், 31-3-48-ல் ரூ. 30.28 கோடியுமாயிற்று. இவ்வாறு, நீண்டகாலக் கடன் பத்திரங்களுடன், தேசிய சேமிப்புப்பத்திரங்கள், தபாலாபீஸ் பத்திரங்கள் எல்லாம் சேர்ந்து சர்க்காரின் மொத்தக்கடன் (31-3-48-ல்) ரூ. 2,214.27 கோடி. இதற்கீடாக சர்க்காரின் மொத்த ஐவேஜி மதிப்பு ரூ. 1,407 கோடி.

பிரிவினைக்குமுன் இருந்த இந்திய சர்க்காரின் மொத்தக் கடனை இந்திய சர்க்காரே ஏற்றுக்கொண்டு, இதில் பாகிஸ்தான் பங்கு என்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட சுமார் ரூ. 300 கோடியை 1952-லிருந்து 50 வருஷத்தவணையில் திருப்பித் தரவேண்டுமென்று ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. பாகிஸ்தானிலுள்ள சர்க்கார் சொத்துக்கள் மதிப்பைக் கழித்துக்கொண்டு கடன் கணக்கிடப்பட்டது. பிரிவினைத் தேதியிலிருந்த ரூ. 400 கோடி ரொக்கத்தில் பாகிஸ்தானுக்கு ரூ. 75 கோடி தரப்பட்டது.

இந்திய சர்க்காரின் வரவு செலவு

1948-49 பட்ஜெட் மதிப்பின் படி, மத்திய சர்க்காரின் வருமானம் ரூ. 255·24 கோடி, செலவு ரூ. 257·37 கோடி. அதே வருஷத்தில் இந்திய யூனியனிலுள்ள எல்லா மாகா

ணங்களின் மொத்த வருமான மதிப்பு 242·77 கோடி; செலவு ரூ. 258·27 கோடி. மாகாணங்களில் எல்லாவற்றையும் விட அதிக வரவு செலவுள்ள சென்னையின் வரவு மதிப்பு 50·32 கோடி; செலவு ரூ. 55·94 கோடி.

1939-40-ல் மத்திய சர்க்காரின் பட்ஜெட் வருமானம் ரூ. 94·57 கோடி. செலவு ரூ. 94·57 கோடி. யுத்தகாலத்தில் சர்க்காரின் வரவு—செலவு அதிகரித்து, 1944-45-ல், வருமானம் ரூ. 335·57 கோடி, செலவு ரூ. 496.71 கோடி, துண்டு ரூ. 161·14 கோடி. 1945-46-ல் வருமானம் ரூ. 360·67 கோடி, செலவு ரூ. 484·57 கோடி, துண்டு ரூ. 123·89 கோடி. இதன்பின் யுத்த காலச் செலவும், அமிதலாபவரி போன்ற யுத்தகால வருமானமும் குறைந்து வரத்தொடங்கியது. தவிர, பட்ஜெட் துண்டு விழுவதைத் தவிர்த்தும், சர்க்காரின் செலவைக் குறைத்தும், உடனடியாக லாபம் தராத அபிவிருத்தி திட்டங்களை ஒத்திப்போட்டும், பணவீக்கத்தைச் சமாளிக்க சென்ற வருஷத்தில் திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. வருமான வரிபோன்ற நேர்முக வரிகளை குறைத்து, தொழில் முதலீட்டுக்கு வழிசெய்வதென்றும் தீர்மானிக்கப் பட்டிருக்கிறது.

1949-50 பட்ஜெட்டின் படி ரூ. 307·74 கோடி வரவும், ரூ. 322·53 கோடி செலவும் ஏற்பட்டு, சுமார் ரூ 15 கோடி துண்டு விழுமென்று கணக்கிட்டு, முக்கியமாக ஜவுளிமீது கலால்வரி மூலம் 9 கோடியும், தபால் கட்டணங்களை உயர்த்துவதன் மூலம் 2·84 கோடியும், இன்னும் பல புது வரிகளின் மூலம் சுமார் 18 கோடி வசூலுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

இவ்வருஷம் 322·53 கோடி மொத்தச் செலவில் பாதுகாப்பு இலாகாவுக்கு 157·37 கோடியும், 165·16 கோடி சிவில் செலவுகளுக்கும் ஆகும். சிவில்செலவில் 10 கோடி அகதிகளுக்கும், 31·96 கோடி உணவு

மான்யத்துக்கும், கல்வி, சுகாதாரம் போன்ற தேசீய அபி விருத்தி செலவுக்கு 24.2 கோடியும், சர்க்கார் நிர்வாகச் செலவுக்கு 28·89 கோடியும் பங்கிடப்படும்.

இவ்வருஷத்தில் மாகாண அபிவிருத்தி திட்டங்களுக்கு 26.81 கோடி கிராண்டும், 49.25 கோடி கடனும் தரத் தனி ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

மத்திய அபிவிருத்தி திட்டங்களுக்கு பட்ஜெட்டி லிருந்து 12.83 கோடி ஒதுக்கியிருப்பதைத் தவிர, 25 கோடி இதர மூலதனச் செலவுக்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக் கிறது.

இந்திய சர்க்காரின் முக்கியமான வரவு இனங்களின் விவரம் வருமாறு :

வரி	1938-39	1949-50 பட்ஜெட் (கோடி ருபாய்களில்)
சுங்க வரி	... 40.51	107.25
மத்ய கலால் வரி	... 8.66	57.75
வருமான வரி (தொழில் லாப, உபரிலாபவரியுள்பட)	17.28	155.00

மாகாண பட்ஜெட்டுகள்

மேலே கூறியபடி 1948-49-ல் எல்லா மாகாணங்களின் மொத்த வரவு மதிப்பு 242.77 கோடி, செலவு 258.27 கோடி, துண்டு 15.5 கோடி. சமீப காலத்தில், மாகாணங்களில் பொதுவாகவே போலீஸ் செலவும், சம்பள உயர்வும், உணவு மான்யமும், அகதிகள் நிவாரணமும் சேர்ந்து அதிக செலவுக்குக் காரணமாயிருக்கிறது. மது விலக்குத் திட்டத்தினாலும் வரவு குறைகிறது. துண்டு விழுவதை ஈடுகட்ட விற்பனை வரி, தமாஷா வரி முதலிய

வற்றை அதிகரித்தும், புதிதாக விவசாய வருமான வரி போடவும் ஏற்பாடாகி வருகிறது. பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்வதும், தொழில் அபிவிருத்திக்கு மூலதன உதவிக் கார்ப்பரேஷன் அமைப்பதும், நிர்வாகச் செலவைக் குறைக்கக் கமிட்டிகள் நியமிப்பதும், பொதுவாக பல மாகாண பட்ஜெட்டுகளில் அனுசரிக்கப்பட்டு வரும் முறையாகும்.

பல மாகாணங்களின் நிதிநிலையை ஒப்பிட்டுப் பார்க்க பின்வரும் 1948-49 வருஷ புள்ளிவிவரங்கள் உதவும்:—

		வரவு		செலவு
சென்னை	...	ரூ. 50.32	கோடி	ரூ. 55.94
ஐ. மா.	...	,, 45.87	...	,, 50.57
பம்பாய்	...	,, 41.38	...	,, 44.02
மே. வங்கம்	...	,, 31.19	...	,, 31.97
பீகார்	...	,, 21.57	...	,, 20.09
ம. மா.	...	,, 15.75	...	,, 15.74
அஸ்ஸாம்	...	,, 13.12	...	,, 14.61
கி. பஞ்சாப்	...	,, 11.13	...	,, 17.82
ஒரிஸ்ஸா	...	,, 6.82	...	,, 7.51

சென்னை பட்ஜெட்

சென்னை மாகாணத்தின் 1949-50 பட்ஜெட் திட்டப்படி ரூ. 51.75 கோடி வரவும், ரூ. 55.66 கோடி செலவும், ரூ. 3.9 கோடி துண்டும் எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. மோட்டார் வரி அதிகரிப்பின் மூலம் ரூ. 70 லட்சமும், தமாஷா வரி, விற்பனை வரி இவற்றை அதிகரிப்பதனல் ரூ. 40 லட்சமும் அதிகவருமானம் கிடைக்குமென்று மதிப்பிடப் படுகிறது. பத்திரிகை விளம்பர வரி போடுவது பற்றி முடிவேற்படவில்லை.

இந்த வருஷ பட்ஜெட்டில் முக்கியமாகக் கல்விக்கு ரூ. 9.39 கோடி; வைத்தியம், சுகாதாரம் இவற்றிக்கு ரூ. 3.54 கோடி; நீர்ப்பாசன திட்டங்களுக்கு ரூ. 6.82 கோடி, கைத்தொழில் அபிவிருத்திக்கு ரூ. 2.56 கோடி, போலீசுக்கு 6 கோடி ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1949 மார்ச் மீ 31-ல் மாகாண சர்க்காரின் கடன் பொறுப்பு ரூ. 91.6 கோடி, மொத்த ஐவேஜிகள் 109.81 கோடி; இதில் லாபகரமான முதலீடுகள் மதிப்பு 54.47 கோடி; லாபம் தராத முதலீடு 9.5 கோடி, பாக்கி பல ரிசர்வ் நிதிகளைச் சேர்ந்தது.

மதுவிலக்கு

பணவீக்கத்தைத் தடுக்க மதுவிலக்கை ஒத்திப் போடுவது, ஜமீந்தாரி ஒழிப்புத் திட்டத்தைத் தள்ளி வைப்பது, விவசாய வருமான வரி விதிப்பது, முதலிய முறைகளை அனுசரிக்குமாறு மத்திய சர்க்கார் மாகாணங்களைக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இருந்தாலும், பல மாகாணங்களில் மதுவிலக்கு, ஜமீந்தாரி ஒழிப்பு இவை சம்பந்தமாக ஏற்கனவே வெகுதூரம் ஏற்பாடாகிவிட்டது.

நம் மாகாணத்தில் 1948 அக்டோபரிலிருந்து பூரண மதுவிலக்கு அமுலுக்கு வந்து விட்டது. இதனால் சுமார் 17 கோடி நஷ்டம். இது தவிர வருஷத்திற்கு சுமார் 7 லட்சம் செலவில் மதுவிலக்குப் பிரசாரகர்களை அமர்த்தவும், இன்னும் அமுல் அதிகாரிகள், சிப்பந்திகளுக்குப் பயிற்சி யளித்து நியமிக்க முதலில் 50,000 செலவும், வருஷவாரியில் சுமார் 5 லட்சம் செலவும், ஏற்கனவே அமர்த்தப்பட்டுள்ள சிப்பந்திகளுக்கு முதலில் 5 லட்சமும், வருஷவாரியில் 14 லட்சமும் செலவாகும் திட்டங்கள் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டுள்ளன.

பம்பாய் மாகாணத்தில் படிப்படியாக அமுல் நடத்தப் பட்டுவரும் மதுவிலக்குத்திட்டம் 1950 ஏப்ரலில் பூர்த்தி யடையும். இதனுல் 12 கோடி வரி நஷ்டம்.

ஐ.மா. வில் (49 ஜில்லாக்களில்) ஏற்கனவே 11 ஜில்லாக் களில் மதுவிலக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. அடுத்த ஏப்ரலில் இன்னும் 4 ஜில்லாக்களுக்கு மதுவிலக்கு வரும்.

மத்ய மாகாணத்தில் பாதிக்குமேல் மதுவிலக்கு இருந்து வருகிறது.

மேற்கு வங்கத்தில் இப்போது வியாழக்கிழமை தோறும் கள்ளுக்கடைகள் மூடப்படுகின்றன. மற்றும் வருஷப் பிறப்பும் (ஏப்ரல் 13), அதற்கு முதல் நாளும் மது வரட்சி தினங்களாக செய்யப்படுமாம்.

கிழக்குப் பஞ்சாபில் பீர் தவிர மற்ற மதுபானங்கள் தடை செய்யப்பட்டுள்ளன.

திருவாங்கூரில் ஏற்கனவே 7 தாலுக்காக்களில் மது விலக்கு அமுலுக்கு வந்திருந்தது. புதிதாக அமைக்கப் பட்ட கேரள யூனியன் சர்க்கார் இன்னும் 4 தாலுக்காக் களுக்கு விஸ்தரித்து, மொத்தம் 30 லட்சம் வரி நஷ்டத்தில், 20 லட்சம் ஜனத் தொகையுள்ள 2000 சதுர மைல் பரப்பில் கள்ளை ஒழித்துள்ளனர். மைசூரில் சில ஜில்லாக்களில் மதுத்தடை உண்டு.

பாகிஸ்தானைச் சேர்ந்த வடமேற்கு எல்லைப்புற மாகாண த்திலும், மேற்குப் பஞ்சாபிலும் சென்ற அக்டோபரிலிருந்து மதுவிலக்கு ஏற்பட்டுவிட்டது. கிழக்கு வங்காளத்திலும், சிந்துவிலும் அடுத்த வருஷம் அமுலுக்கு வருமாம்.

ஜமீன் ஒழிப்பு

ஜமீந்தாரி ஒழிப்பு சம்பந்தமாக எற்கனவே சென்னை, பீகார், ஐ.மா., இவற்றில் சட்டம் செய்யப்பட்டுள்ளது. நம் மாகாணத்தில் 2,800 ஜமீன்களும், 7,000 இனும்களும் இதனால் பாதிக்கப்படும். மொத்தம் ரூ. 12½ கோடி நஷ்டஈடு கொடுத்து, இன்னும் ஒரு வருஷத்திற்குள் எல்லாவற்றையும் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளும். 5 லட்சத்துக்கு மேல் கிஸ்தி வரும் எல்லா பெரிய ஜமீன்களையும், சில சிறு ஜமீன்களையும் 7-9-49-ல் சர்க்கார் மேற்கொள்ளும்.

சென்னை மாகாணத்திலுள்ள முக்கிய ஜமீன்களின் விவரம் வருமாறு :—

ஜமீன்	பரப்பு (எகரா)	ஜமீன் கிஸ்தி	பேஷ்குஷ்
விஜயநகரம்	4,65,280	ரூ 21,31,452	11,26,076
பொப்பிலி	77,440	7,22,804	...
பித்தாபுரம்	2,06,400	9,69,269	5,35,395
தேவரகோட்டா	1,17,760	2,75,545	2,55,675
வெங்கடகிரி	11,62,240	12,61,202	4,21,113
கார்வேட் நகரம்	4,41,600	12,35,673	3,51,471
காளஹஸ்தி	7,79,520	3,73,672	...
சிவகங்கை	3,70,560	4,76,443	6,49,498
ராமநாதபுரம்	7,45,600	9,29,569	....
எட்டயபுரம்	3,37,750	2,68,016	2,37,351
இதர ஜமீன்கள்	81,38,080	1,13,09,889	11,73,379
மொத்தம்	1,28,42,230	1,99,5[illegible],538	47,49,958

பீகாரில் எல்லா ஜமீன்களையும் ஒழிக்க ரூ. 150 கோடி நஷ்டஈடு கொடுக்கவேண்டியிருக்குமென்றும், ரொக்கத் தொகை கொடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு, இவற்றைச் சிறிது சிறிதாக ஒழிப்பதென்றும் சட்டம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

மெற்கு வங்காளத்தில் சுந்தரவனப் பிரதேசத்தில் மட்டும் முதலில் ஜமீன்தாரிகளை ஒழிப்பதென்று திட்டம் வகுக்கப்பட்டு வருகிறது.

ஐ. மா. வில் 4 லட்சம் பெரிதும், 18 லட்சம் சிறிதுமான ஜமீன்களை ஒழிக்க, சொத்துமதிப்பில் 8 மடங்கு நஷ்டஈடு கொடுத்துவிடுவதென்று சட்டம் நிறைவேறியுள்ளது. ஜமீந்தாரிகளுக்கு நஷ்ட ஈடு ரூ. 60 கோடியும், சிறிய ஜமீந்தார்களுக்குப் புனர்நிர்மாண மான்யம் அளிக்கும் வகையில் ரூ. 80 கோடியும் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

ஜீவனச் செலவும், தலா வருமானமும்

யுத்த காலத்திலும், இன்றும் பொருள் விலை ஏற்றத்தால் மக்களின் வாழ்க்கைச் செலவு அதிகரித்து, இன்றைய நிலைமையில் சீனு, பிரான்சுக்கு அடுத்தபடி இந்தியாவிலேயே அதிகமாயிருக்கிறது. 1939-ஆம் வருஷ செலவை 100-ஆகக்கொண்டால், 1949-மார்ச்சில் சென்னையில் 331, பம்பாயில் 292, கான்பூரில் 479, இவ்வாருக வாழ்க்கைச் செலவு குறியீட்டெண் அதிகரித்திருக்கிறது. —டில்லியிலும், கல்கத்தாவிலும் இன்னும் அதிகமாக இருக்குமென்று தெரிகிறது.

அதேசமயத்தில் பிரிட்டனில் குறியீட்டெண் 1946-ல் 129-ஆக உச்ச நிலையை எட்டி, 1948-ல் 110 முதல் 113-ஆக இருந்தது. யு.எஸ்.ஸில் 177க்கு மேல் போனதில்லை; சென்ற டிசம்பரில் 173 தான். கனடாவில் சென்ற நவம்பரில் 157-ஆக ஏறி, மறுமாதம் 156 ஆகியது. பிரான்ஸில் சென்ற டிசம்பரில் 1875.

சீனுவில் விலைகள் தடுமாறி எல்லையில்லாமல் போய்விட்டது. கடைசியாகக் கிடைத்த புள்ளி: 1948 ஆகஸ்டில் குறியீட்டெண் 18,43,91,000. அதற்குப் பின் தகவலே இல்லை.

இந்தியரின் தலா வருமானம் வருஷத்துக்கு ரூ. 198 என்றும், மாகாணங்கள் மட்டிலும் கணக்கிட்டால் ரூ. 204 என்றும் 1945-46ல் மதிப்பிடப்பட்டது. இதே வகையில் பிற நாட்டினரின் தலா வருமானம் வருமாறு:—ஆஸ்திரேலியர் ரூ. 1,799; கனடியர் ரூ. 2,868; பிரிட்டிஷார் ரூ. 2,355; அமெரிக்கர் ரூ. 4,668.

தேசிய மொத்த வருமானம் பற்றிக் இந்தியாவில் இது வரை கணக்கிடப்படவில்லை. பல சர்க்கார் ஸ்தாபனங்களின் வருமானம், தனிப்பட்ட நபர் வருமானம், தொழில் ஸ்தாபனங்களின் வருமானம், முதலீட்டுக்குக் கிடைக்கக் கூடிய வருமான மிச்சம், முதலியவை பற்றிக் கணக்கெடுக்க இந்திய சர்க்கார் ஒரு கமிட்டி நியமித்துள்ளது. இந்தியப் பொருளாதார நிபுணர்களைக் கொண்ட இக்கமிட்டிக்கு பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க நிபுணர்களும் வந்து உதவுவர். அடுத்த வருஷக் கடைசியில் இவர்களின் ரிபோர்ட்டு தயாராகுமாம்.

கடன்பட்ட மத்ய வகுப்பினர்

இந்திய சர்க்கார் பொருளாதார அட்வைசர் ஆபீஸ் எடுத்து வெளியிட்ட கணக்கின்படி, 1945-46-ல், சர்க்கார் உத்யோகத்தில் 500-க்குள் சம்பளமுள்ளவர்களில் பெரும்பாலோர், கலியாணச் செலவு, வைத்தியச் செலவு முதலியவற்றால் கடன்பட்டிருப்பது தெரிய வருகிறது. டில்லி நகரில் 40 சத விகிதமும், கல்கத்தாவில் 75 சத விகிதமும் கடன் பட்டவர். மாகாண வாரியாகப் பார்த்தால், சென்னை, பம்பாயில் ஐந்தில் ஒன்றும், டில்லியில் 5-ல் 2-ம் மாதாந்திரக் கடன் இல்லாத குடும்பங்களாகும். ஐ. மா., பஞ்சாப், பீகார், ஒரிஸ்ஸா, ம.மா., இவற்றில் 30 சத விகிதத்துக்கு மேல் கடன் பட்டவர்கள். அதற்கு முந்தியகால சேமிப்பிலிருந்தும், நண்பர், உறவினரிடமிருந்து கடன் வாங்கியும், இவர்கள் பற்றாக்குறைக்கு ஈடு செய்தனர்.

யுத்த காலப் பணவீக்கத்தாலும், விலைவாசி உயர்வாலும், பெரும்பணக்காரர்கள் அதிக லாபமடைந்தும், விவசாயிகள் தம்பொருளுக்கு அதிக விலை பெற்றும், தொழிலாளர் முன்னைவிட அதிகக்கூலி, கிராக்கிப்படி முதலியவை பெற்றும் வந்த காலத்தில், மத்யதர வகுப்பினருக்கு சம்பளம் ஓரளவு உயர்ந்த போதிலும், செலவுக்குத்தக்க அளவு உயரவில்லை என்பது இதிலிருந்து விளங்கும்.

இந்தியக் கப்பல்கள்

ஆதி காலத்திலிருந்தே இந்தியர் கப்பல்கள் கட்டிக் கடலோடி வர்த்தகம் செய்துவந்தனர். இதில் தென்னிந்தியா முன்னின்றுவந்தது. 1880-ல் கல்கத்தா துறைமுகத்திலிருந்த 10,000 டன் மரக்கப்பல்கள் பிரிட்டன்வரை போய் வியாபாரம் செய்யக்கூடியவை; மேற்கு மலைத் தொடர்ச்சியில் கிடைத்த தேக்கு கொண்டு செய்யப்பட்ட இவை, பிரிட்டிஷ் 'ஓக்' மரக்கலங்களை விடச் சிறந்தவை.

வெகுகாலத்திற்கு முன்பு சீனு, இந்து-சீனு, ஜாவா முதலிய கிழக்கத்தி நாடுகள் செழித்திருந்தபோது நம் வர்த்தகமும், குடியேற்றமும் வங்கத்திலிருந்தும், தென்னிந்தியக் கீழ்க்கரையிலிருந்தும் அதிகம். சமீப நூற்றாண்டுகளில் மேற்கத்தி வர்த்தகம் செழித்து ஓங்கிவருகையில் நம் மேல்கரைத் துறைமுகங்களும், கப்பல்கட்டும் தொழில்களும் செழித்தன. ஆனால் பாய்மரக்கலங்களின் காலம்போய், இரும்பினுல் செய்த நீராவிக் கப்பல்கள் வந்தபின், அன்னிய ஆதிக்கத்தாலும், தொழில்வளர்ச்சிக் குறைவாலும், இத்தொழிலில் இந்தியா தலையெடுக்கவில்லை. நம் வெளிநாட்டு வர்த்தகம் பூராவும், கரையோரக்கப்பல் வர்த்தகத்தில் பெரும்பங்கும், சமீபகாலம் வரை அன்னியர் கையிலேயே இருந்து வந்துள்ளது.

கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்தில் இன்று சுமார் 2,500 மாய்மரக் கலங்கள் (40 டன்னுக்கு மேற்பட்ட

சிறிதும், பெரிதுமான கப்பல்கள்) உள்ளன. இத்துறையில் இந்தியக் கப்பல்களே ஈடுபட்டிருக்க வேண்டுமென்றும், இத் தொழில் மத்யசர்க்கார் கன்ட்ரோலின் கீழ் ஒரு திட்டப்படி வளர வழி செய்யவேண்டுமென்றும், பாய்மரக்கப்பல்களில் காற்றில்லாதபோது அவற்றை இயக்க நீராவி யந்திரங்கள் பூட்டப்பட வேண்டுமென்றும், இவற்றில் மாலுமிகள் நிலைமையும், கட்டணங்களும் ஒரேவிதமாகக் கொண்டுவரப் படவேண்டுமென்றும், மத்ய சர்க்கார் நியமித்த கமிட்டி யொன்று சிபார்சு செய்துள்ளது. சாதாரண காலத்தில், பளுவான சாமான்களைச் சொல்ப செலவில் ஏற்றிச்சென்று வர்த்தகத்தை வளர்க்கவும், யுத்தகாலத்தில் தற்காப்புக்கும் இத்தொழிலை வளர்க்கவேண்டியது சுதந்திர இந்தியாவின் முக்கிய கடமையாகும்.

இந்தியத் துறைமுகங்களுக் கிடையேயும், கிழக்கத்திய அண்டைய நாடுகளுடனும் இன்றுள்ள கப்பல் வர்த்தகத்தில் சுமார் 25 சத விகிதமே இந்தியக் கப்பல்களின் பங்காகும்; மீதி பூராவும் B.I.S.N. என்ற பிரிட்டிஷ் கம்பெனி கையி லுள்ளது. புதிதாக 6 கப்பல்களை வாங்கி, இந்தியக் கம்பெனிகளுக்கு அளிக்க சர்க்கார் திட்டம் போட்டுள்ளது.

இந்தியாவின் வெளி நாட்டு வர்த்தகத்தில், ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்யும் அந்தந்த நாடுகளின் கப்பல்கள்போக, மீதி பிரிட்டிஷார் கையிலுள்ளது. சமீபத்தில் இந்திய-ஐரோப்பிய வர்த்தகத்தில் அதிகப் பங்கு கோறி நடத்திய போட்டியில் டச்சுக்காரர் வெற்றி பெற்றனர். ஆனால் லண்ட னிலுள்ள கப்பல் வர்த்தக சங்கத்தார், இந்திய கப்பல் கம்பெனிகளின் கோரிக்கையை ஆலோசிக்காமலே தள்ளிப் போட்டு விட்டனர்.

இந்திய-யு.எஸ். வர்த்தகம் அதிகரித்து வரும் இக் காலத்தில் (1948-ல்) இந்தியாவின் மொத்த ஏற்றுமதிகளில் 52 சத விகிதமும், இறக்குமதிகளில் 80 சத விகிதமும், யு.எஸ். கப்பல்களில் வருகின்றன.

பிறநாடுகள் செய்வது போல், இந்திய சர்க்கார் வருஷ வாரியில் இறக்குமதி செய்யும் உணவு முதலிய சுமார் 7 லட்சம் டன்களில் பெரும் பகுதியை இந்தியக் கப்பல்களிலேயே கொண்டு வரவேண்டுமென்று ஸிந்தியா கம்பெனியார் கோருகின்றனர். இந்தியக் கப்பல்களில் சரக்குகள் வந்ததால் இருவருஷங்களில் 50 லட்சம் டாலருக்கு மேல் இந்திய சர்க்காருக்கு மிச்சமாம்.

தற்சமயம் இந்தியாவிலுள்ள பெரிய கப்பல்கள் மொத்தம் 3,42,000 டன் என்றும், சுமார் 30,000 டன் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றனவென்றும் தெரிகிறது. 1953-க்குள் மொத்தம் 20 லட்சம் டன்னும், 1950-க்குள் 6 லட்சம் டன்னுமாக இதை அதிகரிக்க சர்க்கார் திட்டமிட்டுள்ளது. இதற்காக, ஏற்கனவே 2 கனடிய கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. இன்னும் இரு யு.எஸ். கப்பல்களை வாங்கவும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

இந்தியக்கப்பல் தொழில் அபிவிருத்தியடைய, தனிப்பட்ட கம்பெனிகளுக்கு உதவுவதைத்தவிர, சர்க்காரே 51 சத விகிதம் பங்குபோட்டு, 3 கப்பல் கார்ப்பரேஷன்களை ஏற்படுத்த திட்டம் போட்டுள்ளனர். தலா ரூ. 10 கோடி முதல் உள்ள இவற்றில் முதல் கார்ப்பரேஷன் சீக்கிரம் அமைக்கப்படுமென்றும், இதை ஸிந்தியா கம்பெனியார் மானேஜிங் ஏஜெண்டுகளாக நிர்வகிப்பரென்றும் தெரிகிறது. சமீபத்தில் கனடாவிலிருந்து வாங்கியுள்ள இரண்டு கப்பல்களும் இந்தக் கார்ப்பரேஷனின் கீழ் இந்தியா-ஆஸ்திரேலியா வாணிபத்தில் ஈடுபட்டுள்ளன.

கப்பல் நிர்மாணம்

சென்ற யுத்தத்திற்கு முன் கல்கத்தா, பம்பாய், கொச்சி துறைமுகங்களில் பல கம்பெனிகள் பெரிய கப்பல்களுக்கு ரிப்பேர் செய்தும், படகுகளும், பாய்மரக்கப்பல்களும் கட்டி வந்தன. நவீன பெரிய, இரும்பு நீராவிக்கப்பல் கட்டப்

படவில்லை. யுத்தம் ஆரம்பித்த பிறகு, பிரிட்டிஷ் கடற்படை முயற்சியினால் இந்தியாவில் டிராலர் கப்பல்கள், கண்ணி யகற்றிகள், மோட்டார் படகுகள் கட்டப்பட்டன. இவை களுக்கு வேண்டிய யந்திரக் கருவிகள், இரும்புத்தகடு இவையும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 5 வருஷத்தில் மொத்தம் ஒரு லட்சம் டன் கப்பல்களும், இரு மிதப்பு ரேவுத் துறைகளும் கட்டப்பட்டன.

ஸிந்தியா கம்பெனியார் விசாகையில் அமைத்த கப்பல் நிர்மாணக் கூடத்தில் 1942-ல் பல டிராலர்களும், கண்ணி யகற்றிகளும் கட்டப்பட்டன. ஜப்பானியக் குண்டு வீச்சுக் குப்பின் பம்பாய்க்கு மாற்றப்பட்ட இதன் யந்திரங்கள் மறுபடியும் அவ்வருஷ முடிவில் விசாகைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டு, யுத்த தேவைக்கான வேலையிலீடுபட்டிருந்தது. யுத்தம் முடிந்தபின், 8,000 டன் வரையுள்ள பெரியக் கப்பல் கள் கட்ட ஆரம்பித்து, இது வரை ஜல-உஷா என்ற கப்பல் கட்டி முடிந்து, இப்போது வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டுள்ளது. ஜல ஜவாஹரும், மற்றுமிரு கப்பல்களும் கட்டப்பட்டன. இவை தவிர இன்னுமிரு கப்பல்கள் கட்ட ஏற்பாடு நடந்து வருகிறது. 5 கப்பல்களுக்கும் ரூ. 5 கோடி செலவாகியது. இது வரை ரூ. 5 கோடி செலவாகியுள்ள இக் கப்பல்கூடத்தை சர்க்காரே வாங்கிக்கொள்ள பேச்சு வார்த்தை இருந்துவருகிறது.

விசாகைக் கப்பல் கூடத்தை சர்க்கார் வாங்கி, கப்பல் கட்டும் வசதிகளை அதிகரித்து, பெரிய கப்பல்களுக் கான ரிப்பேர் துறைமுகமும் அமைப்பதுடன், பம்பாயில் ரூ. 2.5 கோடி செலவில் ஒரு கப்பல் கூடம் நிர்மாணிக்கவும் 3 வருஷத் திட்டமுள்ளது. இதைத்தவிர கல்கத்தாவிலும், கொச்சியிலும் கப்பல் கட்டவும் உத்தேசமிருக்கிறது.

துறைமுகங்கள்

கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை, கொச்சி என்னும் நான்கு பெரிய துறைமுகங்களை, ரூ. 25 கோடி செலவில்

அபிவிருத்தி செய்ய திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது வருஷத்தில் இந்தியத் துறைமுகங்களில் இறக்குமதி—ஏற்றுமதியாகும் 2 கோடி டன் சரக்குகள், 2.5 கோடி டன்னுக அதிகரிக்க வசதி செய்யப்படும். பெரிய துறைமுகங்களில் வருஷவாரியில் 7000 கப்பல்கள் வந்து போகின்றன; இவற்றிலிருந்து ரூ. 15 கோடி வருமானம்.

சென்னைத் துறைமுக அபிவிருத்திக்கு வகுக்கப்பட்டுள்ள ரூ. 5 கோடி திட்டம் நிறைவேறுவதற்காகத் துறைமுகத்திற்குத் தெற்கில் நிலம் ஒதுக்க சென்னை சர்க்கார் சம்மதித்துள்ளது. இதனுல் சரக்குகள் பட்டுவாடா வசதி 17.5 லட்சம் டன்னிலிருந்து 27.5 லட்சம் டன்னுக அதிகரிக்குமாம். இதனுல் கோட்டையில் சட்டசபையும் செக்ரிடேரியட்டும் வேலை செய்வதற்கு இடைஞ்சல் ஏற்பட்டால், அவைகளை வேறிடத்துக்கு மாற்ற உத்தேசமுண்டு. இதைத் தவிர சென்னை போர்ட் டிரஸ்டாரின் ரூ. 50 லட்ச திட்டத்தின்படி ஏற்றுமதிக்கான கடலெண்ணெய்க்குக் கிடங்குகள் கட்டப்படும்.

கல்கத்தாவில் டயமண்டு ஹார்பரிலிருந்து கித்தாரிபூர் துறைமுகங்களுக்குச் செல்ல ஒரு குறுக்குக் கால்வாய் வெட்ட உத்தேசமுள்ளது.

கொச்சி துறைமுகத்தில் ரூ. 70 லட்சம் செலவில் ரேவுத் துறையை விரிவு படுத்தவும், கிடங்குகள் கட்டவும், போர்ட் டிரஸ்டு திட்டம் போட்டுள்ளது. இதைத் தவிர, பெரிய கடற்படை தளமாக அமைத்து, இந்தியாவின் முதல் கடற்படை விமான தளமும், பீரங்கிப் பயிற்சி சாலையும், மாலுமிப் பயிற்சி சாலையும், டார்பிடோ, சப்மரீன் எதிர்ப்புப் பயிற்சி சாலையும் ஏற்படுத்தப் பாதுகாப்பு இலாகா திட்டம் வகுத்துள்ளது.

கராச்சி துறைமுகம் பாகிஸ்தானுக்கு மாறிவிட்டபின் பம்பாய் துறைமுகத்தில் நெரிசல் அதிகமாகிவிட்டதால்

மேற்குக் கரையில் புதிதாக இரு பெரிய துறைமுகங்களைக் கட்டவேண்டிய அவசிய மேற்பட்டுவிட்டது. இதற்காகக் கத்தியவாரில் காம்பே வளைகுடாவிலுள்ள கண்ட்லா துறைமுகத்தை ரூ. 16 கோடி செலவில் அபிவிருத்தி செய்ய ஏற்கனவே வேலை தொடங்கியாகிவிட்டது. வருஷ வாரியில் 30 லட்சம் டன் சரக்கு பட்டுவாடா இங்கு நடக்கும். இதைத் தவிர கோவாவுக்கும், கொச்சிக்குமிடையே கார்வார், மங்களூர், பத்கல், மால்பி இவற்றில் ஏதாவதொன்றைப் பெரும் துறைமுகமாக்குவது பற்றி ஆலோசனை நடந்து வருகிறது.

1946-47-ல் பம்பாய் துறைமுகத்தில் மொத்த இறக்குமதி 37.76 லட்சம் டன்; ஏற்றுமதி 14.99 லட்சம் டன். சென்னை துறைமுகத்தில் இறக்குமதி 14 லட்சம் டன்; ஏற்றுமதி 3.39 லட்சம் டன். விசாகையில் இறக்குமதி ஒரு லட்சம் டன்; ஏற்றுமதி 5.38 லட்சம் டன். கொச்சியில் இறக்குமதி 9.7 லட்சம் டன்; ஏற்றுமதி 2.96 லட்சம் டன்.

சிறு துறைமுகங்கள்

மேலேகண்ட பெரிய துறைமுகங்களில் இந்தியாவின் மொத்தக் கப்பல் வர்த்தகத்தில் 90 சத விகிதம் நடக்கிறது. இவை தவிர, சிறு துறைமுகங்களின் விவரம் வருமாறு:

கட்சில் மண்ட்வி; கத்தியவாரில் பேடி, போர்பந்தர், பவநகர், ஓகா; குஜராத்தில் சூரத்; மார்மகோவா, மங்களூர், கள்ளிக்கோட்டை, ஆலப்புழை, தலைச்சேரி, கொல்லம், தூத்துக்குடி, தனுஷ்கோடி, நாகப்பட்டினம், காரைக்கால், புதுச்சேரி, காகிநாடா, மசூலிப்பட்டினம்; ஒரிஸ்ஸாவில் பாலசூர், சண்ட்பலி, கட்டாக்.

தென்னிந்தியாவில் சென்னை, கொச்சி துறைமுகங்களுக்கு அடுத்தபடியாக அதிக வர்த்தகம் நடைபெறும் துறைமுகம் தூத்துக்குடியேயாகும். வருஷம் பூராவிலும்,

எப்பருவத்திலும் கப்பல்கள் வரக்கூடிய இதிலிருந்து இலங்கைக்கும், இதர இந்தியத் துறைமுகங்களுக்கும், வெளி நாடுகளுக்கும் வர்த்தகம் நடக்கிறது. 1945-46-ல் இறக்குமதி 1.48 லட்சம் டன்; ஏற்றுமதி 1.3 லட்சம் டன்.

சுதேசிக் கப்பல்

இந்தியாவில் முதல் முதலாக சுதேசிக் கப்பல் கம்பெனியை ஆரம்பித்து, பிரிட்டிஷ் போட்டியால் நசுக்கப் பட்ட, வ. உ. சிதம்பரம் பிள்ளை கம்பெனியார் விட்ட கப்பல் இத்துறைமுகத்தில் புறப்பட்டது தமிழ் நாட்டுக்குப் பெருமை தருவதாகும். இன்று அங்கு ஒரு புதுக்கப்பல் கம்பெனி ஆரம்பமாகி, அவரது பெயரைக்கொண்ட கப்பல் இலங்கைக்குப் போய் வருகிறது.

வ. உ. சி. க்குப்பின் 1919-ல் தான் முதல் சிந்தியா கம்பெனி கப்பல் விடப்பட்டது.

1941 ஜூன் மீ விசாகை கப்பல் நிர்மாணக் கூடத்துக்கு பாபு ராஜேந்திரப்பிரசாத் அஸ்திவாரம் நாட்டினர்.

1948 மார்ச் 14 உ இந்தியாவிலேயே செய்யப்பட்ட முதல் கப்பலான "ஜல-உஷா" பண்டித நேருவினால் மிதக்கவிடப்பட்டது.

விமானப் போக்குவரத்து

1911-ல் பிரிட்டிஷ் ராணுவ அதிகாரிகள் இந்தியாவில் பரீட்சார்த்தமாக விமானங்களை விட்டனர், உலகிலேயே முதல் முதலாக விமான மூலம் தபால் கொண்டு செல்லப்பட்டதும் இந்தியாவில்தான். 1911 பிப்ரவரியில் அலகாபாத்திலிருந்து நைனிடாலுக்கு பிக்கே என்ற பிரஞ்சு விமானி சர்க்கார் தபாலை எடுத்துச்சென்றார். இன்று ஸிவில் விமான சர்வீஸில் இந்தியா உலகில் 4-வது ஸ்தானம் வகிக்கிறது.

வெளிநாடுகளுக்கு மூன்று சர்வீசுகளும், உள்நாட்டில் 22,000 மைல் பாஸஞ்சர் சர்வீசும் 7 கம்பெனிகளால் நடத்தப்படுகின்றன. இவற்றின் விமானங்கள் சென்ற வருஷத்தில் 3·42 லட்சம் பிரயாணிகளை ஏற்றிச்சென்றதுடன், மொத்தம் 135 லட்சம் மைல் பறந்தன.

1911-ல் பரீட்சார்த்தமாக விமானம் ஓட்டப்பட்டதன் பின், 1918-ல் தான் ஸிவில் விமானப் போக்கு வரத்து மறுபடியும் முன்னணிக்குவந்தது. 1918, 1919 வருஷங்களில் முதலில் எகிப்திலிருந்தும், பிறகு பிரிட்டனிலிருந்தும் இந்தியாவுக்கு விமானங்கள் வந்தன. 1920-ல் இங்கு ஆரம்பிக்கப்பட்டு காரச்சியிலிருந்து பம்பாய்க்கு விடப்பட்ட முதல் விமான தபால் சர்வீஸ் 6 வாரங்களுக்குப்பின் நின்று போயிற்று. பிற்பாடு 1927-ல் ஸிவில் விமானப் போக்கு வரத்து இலாகா அமைக்கப்பட்டு, ஸிவில் விமான நிலையங்களும், விமானக் கிளப்புகளும் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. ஆனால் விமான சர்வீஸ் எதும் நடத்த சர்க்கார் முன்வரவில்லை. 1929-ல் லண்டனுக்கும் கராச்சிக்கும் விமான சர்வீஸ் ஒன்று பிரிட்டிஷ் கம்பெனியால் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இதற்குத் தொடர்ச்சியாக, கராச்சியிலிருந்து டில்லிவரையில், இந்திய சர்க்காரின் சார்பில் அதே கம்பெனி விமானம் விட்டது. இதுவே இந்தியாவின் முதல் உள்நாட்டு விமான சர்வீசாகும். கொஞ்ச காலத்துக்குப் பின் டில்லி விமானக் கிளப்பின் ஏரோப்ளேன் இந்த சர்வீஸை மேற்கொண்டு 18 மாதங்களுக்குத் தபால்களை ஏற்றிச்சென்றன. இதற்கிடையே விமானக்கிளப்புகள் பல ஏற்பட்டு, சர்க்கார் பண உதவியுடன் விமானிகளுக்குப் பயிற்சியளித்துவந்தன.

1932-ல் பம்பாயில் ஏற்பட்ட டாடா கம்பெனியார் கராச்சி-கொழும்பு விமான சர்வீஸையும், டில்லியில் இந்தியன் நேஷனல் ஏர்வேஸ் கம்பெனியார் கராச்சி-லாகூர் சர்வீஸையும் ஆரம்பித்தனர். 1933-ல் பிரிட்டிஷ் இம்பீரியல் ஏர்வேஸ் கம்பெனியுடன் கூட்டாக அமைக்கப்பட்ட இந்தியன்- டிரான்ஸ்-காண்டினென்டல் ஏர்வேஸ் என்ற

கம்பெனி கராச்சியிலிருந்து கல்கத்தாவுக்கும், கல்கத்தாவிலிருந்து ரங்கூனுக்கும், சிங்கப்பூருக்கும் சர்வீஸ் ஆரம்பித்தது. சிங்கப்பூரிலிருந்து சிட்னி வரை சர்வீஸ் நடத்த ஏற்பட்ட ஆஸ்திரேலியக் கம்பெனியும் சேர்ந்து, மொத்தத்தில் லண்டன் முதல் சிட்னிவரை (12,720 மைல்) விமான சர்வீஸ் ஏற்பட்டது.

இதன்பின் சாம்ராஜ்ய விமானத் தபால் சர்வீஸ் அபிவிருத்தியடைந்து, 1938-ல் இந்தியாவுக்கும், ஐரோப்பிய, ஆபிரிக்க, தென் கிழக்கு ஆசிய, ஆஸ்திரேலிய நகரங்களுக்குமிடையே 9 அன்னிய விமான சர்வீஸ்கள் ஓடலாயின. உள்நாட்டு சர்வீஸ்களும் வளர்ந்து 5,190 மைல் பாதையில், அவ்வருஷத்தில் மொத்தம் 15.14 லட்சம் மைல்கள் பறந்தன.

1939-ல் யுத்தம் மூண்ட பின், இந்திய சிவில் விமான சர்வீஸ்கள் மேலும் அபிவிருத்தியடைந்தன. ஆனால் 1942-ல் ஜப்பான் யுத்தத்தில் சேர்ந்ததும் ஸிவில் சர்வீஸ்கள் குறைந்து, பெரும்பாலும் ராணுவ உபயோகத்துக்கே பயன்பட்டன. அதே சமயத்தில் ராணுவத் தேவைக்காகப் புதிதாகப் பல விமானநிலையங்களும், விமானங்கள் இறங்கக்கூடிய பல மைதானங்களும் ஏற்பட்டன. 1946 ஆம் ஜனவரி முதல் தேதியிலிருந்து மீண்டும் ஸிவில் விமான சர்வீஸ்கள் அனுமதிக்கப்பட்டபோது, மொத்தம் இருந்த 421 விமான நிலையங்கள், விமானமிறங்கும் மைதானங்கள், இவற்றில் 200-ஐ கைவிட்டு, ஸிவில் சர்வீஸ்களுக்காக 136 நிலையங்கள் கொடுத்து, மீதியை ராணுவ உபயோகத்துக்காக வைத்துக்கொண்டனர். தற்சமயம் இந்திய யூனியன் மாகாணங்களில் 46 நிலையங்களும், சமஸ்தானங்களில் 21-ம் உள்ளன. இன்னும் ரூ. 54 கோடி செலவில், 10 வருஷ அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் கீழ், பம்பாய்க்கு அருகிலுள்ள சாண்டா குரூஸ், கல்கத்தா அருகில் டம்டம், டில்லி அருகில் பாலம் மூன்றையும் விரிவுபடுத்தி, சர்வதேச விமான

நிலையங்களாக்கவும், புதிதாக 21 விமான நிலையங்களைக் கட்டவும் ஏற்பாடாகி வருகிறது. ஜாம்நகர் விமான நிலையத்தை சர்வதேச விமான நிலையமாக்கும் யோசனையுமிருந்து வருகிறது.

புதிதாகக் கட்டப்படவிருக்கும் நிலையங்களில் கள்ளிக்கோட்டை, கூடலூர், மங்களூர், ஹூப்ளி, நெல்லூர், உதகை, சேலம் முதலியன நமது மாகாணத்தைச் சேர்ந்தவை.

ஹிந்துஸ்தான் விமான பாக்டரி

முதலில் இறக்குமதியான விமான உறுப்புகளைக் கொண்டு விமானங்கள் கட்டவும், விமான ரிப்பேர் வேலைக்காகவும், 1940-ல் ஸ்ரீ வால்சந்த் ஹீராசந்தும், மைசூர் சர்க்காரும் சேர்ந்து பெங்களூரில் ஹிந்துஸ்தான் விமான பாக்டரியை ஆரம்பித்தனர். 1941-ல் இந்திய சர்க்கார் இதில் மூன்றிலொரு பங்கு முதல்போட்டனர். 1940-43-ல் இறக்குமதியான கருவிகள், உறுப்புகளைக்கொண்டு ஒரு சில விமானங்கள் கட்டப்பட்டன. அதற்குள் யுத்த விமானங்களின் தேவை அதிகரிக்கவே, இந்திய சர்க்கார் ஸ்ரீ வால்சந்தின் பங்கு பூராவையும் வாங்கிக்கொண்டு, ராணுவ விமானங்களை ரிப்பேர் செய்வதற்காக இதைப் பயன்படுத்திக்கொண்டனர். மறுபடியும் 1946-லிருந்து ராணுவ, ஸிவில் விமானங்களை ரிப்பேர் செய்யவும், ராணுவத்திலிருந்து கழிக்கப்பட்ட விமானங்களைத் திருத்தியமைத்து, ஸிவில் சர்வீஸ்களுக்கு மாற்றவும் இப்பாக்டரி உபயோகப்பட்டு வருகிறது. தற்சமயம் பயிற்சி விமானங்களை உற்பத்தி செய்வதில் இத்தொழிற்சாலை ஈடுபட்டுள்ளது. இன்னும் 2 வருஷங்களில், இம்மாதிரி விமானங்கள் ஏராளமாக உற்பத்தியாகும். இவை தவிர, இன்னும் 4 வருஷத்தில் பெரிய ஸிவில் விமானங்களையும் உற்பத்தி செய்ய திட்டம் உள்ளது. இதுவரை ரூ. 1·5 கோடி முதல்போட்டுள்ள இப்பாக்டரியில் இரும்புத் தகட்டு ரயில் வண்டிகளும் கட்டப்படுகின்றன.

விமான எஞ்ஜின்கள், உறுப்புகள் முதலியவற்றை இந்த பாக்டரியிலேயே உற்பத்தி செய்வதா அல்லது புது தொழிற்சாலை நிர்மாணிப்பதா என்பதைக் குறித்து சர்க்கார் யோசித்து வருகிறது. பாரக்பூரிலுள்ள யுத்தகால விமான ரிப்பேர் பட்டறையை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு, பெரிய ரிப்பேர் ஸ்தலமாக நிர்மாணிப்பது பற்றியும் ஆலோசிக்கப் பட்டு வருகிறது.

விமான சாஸ்திரப் பயிற்சிக்காக, 1946-ல் சாஹரன் பூரில் (ஐ.மா.) ஒரு பயிற்சி நிலையம் நிறுவப் பட்டது. 1948 செப்டம்பரில் அலகாபாத்தில் ஆரம்பமான டிரெயினிங் ஸ்கூலில் விமானப்பயிற்சியளிக்கும் போதகாசிரியர்கள் தயாராகின்றனர்.

இப்போதுள்ள 9 விமான கிளப்புகளுக்கு 1949-50-ல் ரூ. 15 லட்சம் மான்யம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்ற வருஷத்தில் சுமார் 200 விமானிகள் இவற்றில் பயிற்சி பெற்றனர். மேலே கண்டவைகளைத் தவிர, ஜோத்பூர், திருவனந்தபுரம், ஹைதராபாத் விமானக் கிளப்புகள் சர்க்கார் மான்யமில்லாமலே நடக்கின்றன.

1948 ஜூன் மாதத்தில் மொத்தம் ரூ. 422 கோடி அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனத்துடன் 23 இந்திய விமானக் கம்பெனிகள் இருந்தன. இவற்றில் 9 கம்பெனிகள், மொத்தம் 13,700 மைல் தூரமுள்ள 23 பாதைகளில் உள் நாட்டிலும், வெளி நாடுகளுக்குமாக 38 சர்வீஸ்கள் நடத்தின. இன்று மொத்தம் 29 கம்பெனிகளும் 705 விமானங்களும் உள்ளன.

1948-ல் 8 முக்கிய கம்பெனிகளில் 4 லாபகரமாக வேலை செய்தன. இதர கம்பெனிகளின் மொத்த நஷ்டம் ரூ. 60 லட்சமிருக்குமென்று தெரிகிறது. ஸிவில் விமான சர்வீஸ் அபிவிருத்திக்காக, இக்கம்பெனிகள் வாங்கும் வியானப் பெட்ரோலுக்கு சுங்க வரியில் வஜா செய்து, சர்க்கார் வருஷத்தில் ரூ. 42 லட்சம் உதவி செய்கிறார்கள்.

இதைத்தவிர, நாடு பூராவும் விமான மூலமே தபால்களை எடுத்துச் செல்லும் வகையிலும் இக்கம்பெனிகளுக்கு சர்க்கார் உதவிபுரிகிறது.

வெளி நாட்டு சர்வீஸ்

சென்ற வருஷம் ஆரம்பிக்கப்பட்ட ஏர் இந்தியா இண்டர்நேஷனல் கம்பெனியில் டாட்டா கம்பெனியும், இந்திய சர்க்காரும் பங்குபோட்டு நடத்திவருகின்றனர். இப்போது லண்டன்வரை செல்லும் இதன் சர்வீஸ் நியூயார்க் வரையில் விஸ்தரிக்கப்படுமென்றும், புதிதாக நெய்ரோபிக்கு (கிழக்கு ஆப்ரிக்கா) சர்வீஸ் விடப்படுமென்றும் தெரிகிறது. சீனாவுக்கும், ஆஸ்திரேலியாவுக்கும், ஈரானுக்கும் சர்வீஸ் நடத்த இந்தியக் கம்பெனிகளுக்கு லைசென்ஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்ற ஏப்ரலிருந்து சீனா, ஜப்பானுக்கு, பாரத் ஏர்வேஸ் என்ற கம்பெனி சர்வீஸ் நடத்தி வருகிறது.

உள்நாட்டு சர்வீசுகள்

இப்போதுள்ள உள்நாட்டு சர்வீஸ்களில் ஏர் இந்தியா லிமிடெட் (பம்பாய்) வட இந்திய சர்வீஸ்களைத்தவிர பம்பாய்-சென்னை-கொழும்பு சர்வீசும், சென்னை-பெங்களூர்-கொச்சி-திருவனந்தபுரம் சர்வீசும் விடுகின்றது. இந்தியன் நேஷனல் ஏர்வேஸ் கம்பெனி (புது டில்லி), ஏர் சர்விஸஸ் ஆப் இந்தியா லிமிடெட் (பம்பாய்), மிஸ்திரி ஏர்வேஸ் (பம்பாய்), ஓரியண்ட் ஏர்வேஸ் லிமிடெட் (கல்கத்தா), டால்மியா ஜெயின் ஏர்வேஸ் (டில்லி), இவை வட இந்திய நகரங்களுக்கிடையே சர்வீஸ் நடத்துகின்றன. டெக்கான் ஏர்வேஸ் (பேகம்பேட்டை) டில்லி-ஹைதராபாத்-மதராஸ், ஹைதராபாத்-பெங்களூர், ஹைதராபாத்-பம்பாய், சென்னை-திருச்சி-மதுரை, முதலிய சர்வீஸ்களை நடத்துகிறது. அம்பிகா ஏர் லைன்ஸ் (பம்பாய்) பம்பாயிலிருந்து பெங்களூருக்கு விமானம் விடுகிறது. ஏர்வேஸ் இந்தியா லிமிடெட் (கல்கத்தா) கல்கத்தா-விசாகை-

சென்னை-பெங்களூர் சர்வீஸ் விடுகிறது. பாரத் ஏர்வேஸ் (கல்கத்தா) டில்லி-சென்னை சர்வீஸ் விடுகிறது. இந்தியன் ஓவர்ஸீஸ் ஏர்லைன் கம்பெனி சென்னையிலிருந்து லக்ஷ்மண புரிக்கும், நாகபுரிக்கும் சர்வீஸ்கள் விடுகிறது. சென்னைக்கும் விஜயவாடாவுக்கு மிடையே தனி சர்வீஸ் உண்டு.

அமெரிக்காவில் மைலுக்கு $2\frac{1}{2}$ அணு விமான சார்ஜ். இந்தியாவில் 3 முதல் 5 அணு வரையிலாகிறது.

வெளி நாட்டு சர்வீஸ்களில் பான்-அமெரிக்கன் ஏர் வேஸ் என்ற கம்பெனி, கல்கத்தாவிலிருந்து நியூயார்க்கிற்கும், கல்கத்தாவிலிருந்து கிழக்கு திசையில் ஸான்பிரான்ஸிஸ்கோ வுக்கும் (அமெரிக்காவின் மேற்குக் கரையுலுள்ளது); பாரிஸிலிருந்து செய்கோனுக்குக் கராச்சி, கல்கத்தா வழியாக ஏர் பிரான்ஸ் என்கிற பிரஞ்சுக் கம்பெனியும்; பி.ஓ.ஏ.ஸி என்ற பிரிட்டிஷ் கம்பெனி லண்டன்-கராச்சி-டில்லி-கல்கத்தா சர்வீசும்; கே. எல். எம். என்ற டச்சுக் கம்பெனி கராச்சி யிலிருந்து கல்கத்தாவுக்கும் படேவியாவுக்கும்; வாஷிங் டனிலிருந்து பம்பாய்க்கு டி. டபிள்யூ. ஏ. என்ற அமெரிக்கக் கம்பெனியும்; கல்கத்தாவிலிருந்து குன்மிங் வழியாக ஹாங்காங்கிற்கு ஒரு சீனக் கம்பெனியும்; சென்னையிலிருந்து கொழும்புவுக்கு ஏர் ஸிலோன் என்கிற இலங்கைக் கம்பெனி யும் சர்வீஸ்கள் நடத்துகின்றன.

ரயில்வேக்கள்

இந்தியாவில் முதல்முதலாக பம்பாயிலிருந்து கல்யா ணுக்கு 22 மைலும், கல்கத்தாவிலிருந்து ராணிகஞ்ஜிற்கு 120 மைலும், சென்னையிலிருந்து அரக்கோணத்துக்கு 39 மைலும் ரயில்போடும் திட்டம் 1845-ல் சாங்க்ஷனாயிற்று. இவற்றில் கல்யாண்-பம்பாய் ரயில்வே 1853-ல் திறக்கப் பட்டது.

முதலில் பிரிட்டிஷ் ரயில்வே கம்பெனிகளுக்கு இனாமாக நிலம் வழங்கி, $4\frac{1}{2}$ அல்லது 5 சுத விகிதம்

வட்டிக்கு உத்தரவாதமளித்து, ரயில்வேக்கள் போடப்பட்டன. இதனல் அக்கம்பெனிகள் வெகு ஊதாரித்தனமாகச் செலவழித்து, இந்திய சர்க்காருக்கு நஷ்டமேற்பட்டதால், சர்க்காரே புதிய ரயில்வேக்களைப் போடுவதென்று முன்வந்து கொஞ்ச காலம் நடத்தியபின் 1879-ல் இதைக் கைவிட்டு, குறைந்த வட்டி உத்தரவாதத்துடனும், அதிக மேற்பார்வை பாத்தியதையுடனும், மீண்டும் தனிப்பட்ட கம்பெனிகளிடம் விட்டனர். அதே சமயத்தில், ஒப்பந்த காலம் முடிவடைந்த கம்பெனிகளிடமிருந்து ரயில்வேக்களை சர்க்காரே வாங்கிக்கொண்டு, நிர்வாகத்தை மட்டும் அக்கம்பெனிகளிடம் விட்டு வைத்தனர். பிற்பாடு 1925-லிருந்து சர்க்காரே ரயில்வேநிர்வாகத்தையும் மேற்கொள்ளலாயினர். இப்போது 95 சத விகிதம் இந்திய ரயில்வேக்கள் இந்திய சர்க்காரின் ரயில்வே போர்டால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்திய சமஸ்தான ரயில்வேக்களையும் ஒவ்வொன்ருக டில்லி சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டுவருகிறது.

1947-ல் மொத்தமிருந்த ரயில்வேக்களின் சொத்து மதிப்பு ரூ. 700 கோடி. இந்தியப் பிரிவினையால் மொத்தம் 40,524 மைலில் 6,659 மைல் ரயில்வே பாகிஸ்தானுக்குப் போனது போக, 33,865 மைல் இந்திய யூனியனில் இருக்கிறது.

நம் ரயில்வேக்களில் இப்போது 6,600 எஞ்ஜின்கள் உண்டு. மொத்தம் 8 லட்சம் சிப்பந்திகளுக்கு வருஷத்தில் ரூ. 80 கோடி சம்பளம் தரப்படுகிறது. 100 கோடிக்கு மேல் பிரயாணிகளும், 7·5 கோடி டன் சரக்குகளும் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டு, வருஷத்தில் ரூ. 200 கோடி வருமானம் கிடைக்கிறது.

கிழக்கு பஞ்சாப் ரயில்வே:—வடமேற்கு ரயில்வே (North-Western Railway) யில் சிந்து, வடமேற்கு எல்லைப்புற மாகாணங்களிலுள்ள பகுதி பாகிஸ்தானுக்குப் போன பின், கிழக்கு பஞ்சாப், டில்லி மாகாணப் பகுதிகளி

விருந்த லயன், கிழக்கு பஞ்சாப் ரயில்வே என்ற தனிரயில்வே யாக்கப்பட்டது. இந்தியாவிலேயே மிகப்பெரிதான, பழைய வடமேற்கு ரயில்வேயின் நீளம் 6,881 மைல். 1945-46-ல் இதன் மூலதனம் ரூ. 153·04 கோடி. நிகரலாபம் ரூ. 9·02 கோடி. இதிலிருந்து பிரிந்த கிழக்கு பஞ்சாப் ரயில்வேயின் மூலதனம் 1949-50 பட்ஜெட்டின்படி ரூ. 49·11 கோடி. நிகர லாபம் ரூ. 2·48 கோடி.

அஸ்ஸாம் ரயில்வே :—பழைய வங்காள-அஸ்ஸாம் ரயில்வேயில் கிழக்கு பாகிஸ்தானில் சேர்ந்தது போக பாக்கியில் சில பகுதிகளை அயோத்தி-டிர்ஹட் ரயில்வேயிலும் (Oudh-Tirhut), கிழக்கு இந்திய (East Indian) ரயில் வேயிலும் சேர்த்துவிட்டு, அஸ்ஸாமிலுள்ள பகுதியைப் புது அஸ்ஸாம் ரயில்வே என்று ஏற்படுத்தினர். பழைய வங்காள-அஸ்ஸாம் ரயில்வேயின் நீளம் 3,555 மைல்; மூலதனம் (1945-46-ல்) ரூ. 87·34 கோடி; நிகர வருமானம் ரூ. 4·73 கோடி. புதிய அஸ்ஸாம் ரயில்வேயின் மூலதனம் 1947-48-ல் ரூ. 22·47 கோடி. 1949-50 பட்ஜெட்டின்படி மூலதனம் ரூ. 25.15 கோடி. நிகர நஷ்டம் ரூ. 5·18 கோடி.

அஸ்ஸாமுக்கும் இந்தியாவுக்கும் நேரான தொடர்புக்காகப் புது லயன் 145 மைல் போடுவதற்காக முதலீடு (1949-50 பட்ஜெட்டின்படி) ரூ. 6·16 கோடி.

வங்காள-நாகபுரி ரயில்வே (B.N.R) :—ஹௌரா விலிருந்து நாகபுரிக்கும், தெற்கே விசாகை வரையிலும் உள்ள இதன் லயன்களின் நீளம் 3,388 மைல். 1949-50-ல் மூலதனம் ரூ. 87·12 கோடி; நிகர நஷ்டம் ரூ. 3·45 கோடி.

பம்பாய்-பரோடா-சென்ட்ரல் இந்தியா (B.B. & C.I.): பம்பாயிலிருந்து மத்திய இந்தியா, ராஜபுதனம் வழிகளில் டில்லிவரை செல்லும் இதன் லயன்களின் நீளம் 3,404 மைல். 1949-50-ல் மூலதனம் ரூ. 82·33 கோடி; நிகர லாபம் ரூ. 8·46 கோடி.

கிழக்கு இந்திய ரயில்வே (E.I.R.):—ஹௌரா-ராணிகஞ்ச் லயனும், அயோத்தி-ரோஹில்கண்டு லயனும் சேர்ந்த இதன் நீளம் 1945-46-ல் 3,531 மைல். அஸ்ஸாம்-வங்காள ரயில்வேயின் ஒரு பகுதியும் 1947-ல் இதில் சேர்ந்துள்ளது. 1949-50-ல் மூலதனம் ரூ. 195·7 கோடி. நிகர நஷ்டமதிப்பு ரூ. 3·22 கோடி.

கிரேட் இந்திய பெனின்ஸுலா ரயில்வே (G.I.P.):—பம்பாயிலிருந்து தென்கிழக்கில் ரெய்ச்சூர் வரையிலும், கிழக்கில் ஜப்பல்பூர் வரையிலும் உள்ள இதன் லயன்களின் நீளம் 3,531 மைல், மேற்கு மலைத்தொடரில் $15\frac{3}{4}$ மைல், $9\frac{1}{4}$ மைல் நீளமுள்ள இரு டன்னல்கள் வழியாக இதன் லயன்கள் மலையைக் குடைந்து செல்லுகின்றன. இதன் மூலதனம் 1949-50-ல் ரூ. 127·26 கோடி. நிகர லாபமதிப்பு ரூ. 6·16 கோடி.

அயோத்தி-டிர்ஹுட் (O.T.):—கிழக்கு இந்திய, வங்காள-அஸ்ஸாம், ராஜபுதன ரயில்வேக்களைப் பிணைத்திருந்த பழைய வங்காள-வடமேற்கு ரயில்வேயும், ரோஹில்கண்டு-குமான் ரயில்வேயும் சேர்ந்து 1943-ல் ஒன்றுக்கப்பட்ட இதன் லயன்களின் நீளம் (1945-46-ல்) 2,679.7 மைல். இத்துடன் பழைய அஸ்ஸாம்-வங்காள ரயில்வேயின் ஒரு பகுதி 1947-ல் சேர்ந்தது. இதன் மூலதனம் (1949-50-ல்) ரூ. 39.12 கோடி; நிகர லாப மதிப்பு ரூ. 55.7 லட்சம்.

எம்.எஸ்.எம். ரயில்வே

முதலில் சென்னையிலிருந்து அரக்கோணத்திற்கு ரயில் போட்ட மதராஸ் ரயில்வே கம்பெனியானது (1857-ல் ஸ்தாபிதம்) பிறகு வடமேற்கில் ரெய்ச்சூர் வரையிலும் தென்மேற்கில் கள்ளிக்கோட்டை வரையிலும், வடகிழக்கில் வால்டேர் வரையிலும் லயன் போட்டது. 1907-ல் இது தென் மராத்திய (Southern Mahratta) ரயில்வேயுடன்

இணைக்கப்பட்டு, மதராஸ்-தென் மராத்திய ரயில்வே (M. & S.M.) கம்பெனியாயிற்று. 1944 எப்ரலில் இதை இந்திய சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு நிர்வகித்து வருகின்றனர்.

இதன் நீளம் 2,940.31 மைல். 1949-50 பட்ஜெட்டின்படி மூலதன மதிப்பு ரூ. 57.13 கோடி. பிரயாணிகள் மூலம் வருமானம் ரூ. 8.07 கோடி; சரக்குகள் மூலம் ரூ. 8.78 கோடி. நிர்வாகச் செலவு ரூ. 14.6 கோடி. தேய்வு பண்டு, மூலதன வட்டி முதலிய செலவுகள் போக, நிகர லாப மதிப்பு ரூ. 60.1 லட்சம். 1948-49-ல் லாபம் ரூ. 1.71 கோடி.

1947-ல் இந்த ரயில்வேயின் சிப்பந்திகள் தொகை சுமார் 73,000; ஸ்டேஷன்கள்—பிராட்கேஜ் ($5\frac{1}{2}$ அடி அகலம்) லயனில் 244, மீடர்கேஜ் ($3\frac{3}{8}$ அடி) லயனில் 284; எஞ்ஜின்கள் 348 (பி.கே.), 287 (மீ.கே.); பிரயாணி வண்டிகள் 763 (பி.கே.), 773 (மீ.கே.); சாமான் வண்டிகள் 7,000 (பி.கே.), 5,787 (மீ.கே.); செலவான நிலக்கரி 4.7 லட்சம் டன் (பி.கே.), 2.7 லட்சம் டன் (மீ.கே.).

தென் இந்திய ரயில்வே

1857-ல் ஸ்தாபிதமான கிரேட் ஸதரன் இந்திய ரயில்வே (Great Southern India Railway Company) முதலில் நாகையிலிருந்து திருச்சிக்கு 1859-62-ல் லயன் போட்டது. இதையும், கர்னடிக் ரயில்வே கம்பெனியையும் 1874-ல் சர்க்கார் விலைக்கு வாங்கி, ஒன்ருக இணைத்து, புதிய தென்னிந்திய ரயில்வே (S.I.R.) கம்பெனியிடம் நிர்வாகத்தை விட்டனர். 1944-ல் இதன் நிர்வாகத்தையும் சர்க்காரே மேற்கொண்டுவிட்டனர். இதன் லயன்களின் நீளம் 2,349.25 மைல்.

1949-50 பட்ஜெட் மதிப்பின்படி இதன் மூலதனம் ரூ. 45.39 கோடி. பிரயாணிகள் மூலம் வருமானம்

ரூ. 8.26 கோடி; சரக்குகள் மூலம் ரூ. 6.8 கோடி. நிர்வாகச் செலவு ரூ. 12.21 கோடி. தேய்வு பண்டு, மூலதன வட்டி முதலிய செலவினங்கள் போக, நிகர லாபம் ரூ. 1.07 கோடி. 1948-49-ல் லாபம் ரூ. 2.55 கோடி; 1947-48-ல் லாபம் ரூ. 4.15 கோடி.

1947-ல் இந்த ரயில்வேயில் சிப்பந்திகள் தொகை 53,000; ஸ்டேஷன்கள் 155 (பி.கே.), 426 (மீ.கே.); என்ஜின்கள் 188 (பி.கே.), 367 (மீ.கே.); பிரயாணி வண்டிகள் 412 (பி.கே.), 1,109 (மீ.கே.); கூட்ஸ் வண்டிகள் 2,362 (பி.கே.), 3,990 (மீ.கே.); நிலக்கரிச் செலவு 1.38 லட்சம் டன் (பி.கே.), 1.98 லட்சம் டன் (மீ.கே.).

சிறு ரயில்வேக்கள்

மேலேகண்ட பெரிய ரயில்வேக்களைத் தவிர, இந்திய சர்க்காருக்குச் சொந்தமான இதர சிறு லயன்கள் வருமாறு:

விஜயவாடா எக்ஸ்டென்ஷன் ரயில்வே: 1949-50-ல் இதன் மூதலன மதிப்பு ரூ. 18 லட்சம், நிகர லாபம் ரூ. 8.39 லட்சம், என்று பட்ஜெட் மதிப்பு.

தோண்ட்-கர்நூல் லயன்: 1949-50-ல் மூலதன மதிப்பு ரூ. 28 லட்சம்; நிகர லாபம் ரூ. 2.48 லட்சம்.

டார்ஜீலிங்-ஹிமாலய ரயில்வே: 1949-50-ல் மூலதன மதிப்பு ரூ. 1.12 கோடி. நிகர நஷ்டம் ரூ. 7 லட்சம்.

சமஸ்தான ரயில்வேக்கள்

சமஸ்தான ரயில்வேக்களில் முக்கியமானவை வருமாறு:

நிஜாம் ரயில்வே: முதலில் ஒரு கம்பெனியார் நடத்திய இதை, 1930-ல் நைஜாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டனர்.

மொத்தம் 1,360 மைல் உள்ள இதில் 1,302 மைல் சமஸ்தானத்தைச் சேர்ந்தது; 58 மைல் இந்திய சர்க்கார் லயனுகும்.

மைசூர் ரயில்வே: மொத்தம் 738 மைலில் 609 மைல் மீடர் கேஜ் ($3\frac{3}{8}$ அடி) லயன்; 129 மைல் (Narrow Gauge) என்ற $2\frac{1}{2}$ அடியுள்ள குறுகிய லயன். 1947-ல் இதன் மூலதன மதிப்பு ரூ. 6.69 கோடி. ஸ்டேஷன்கள் 128; சிப்பந்திகள் 9,000.

ஜோத்பூர் ரயில்வே: 319 மைல் இந்திய சர்க்கார் லயனும், 807 மைல் சமஸ்தான லயனும் சேர்ந்த 1,126 மைலில், சிந்துவிலுள்ள ஒரு பகுதி பாகிஸ்தானுக்குப் போய்விட்டது.

பிகானிர் ரயில்வே: மொத்தம் 883 மைல் நீளம்.

ரயில்வே பட்ஜெட்

இந்திய சர்க்காருக்குச் சொந்தமான எல்லா ரயில்வேக்களின் வரவு செலவு விவரம் வருமாறு:

டிராபிக் வருமானம்:	1948-49-ல் திருத்தப்பட்ட கணக்கு	1949-50-ல் உத்தேச மதிப்பு
மேல் வகுப்பு பிரயாணிகள்...	ரூ. 13,79 லட்சம்	13,66
மூன்றும் வகுப்பு பிரயாணிகள்	71,60	71,42
பிரயாணி வண்டிகளில் இதர வருமானம் ...	17,72	18,12
சரக்குகள் ...	97,35	103,39
வேறுபல இனங்களும் சேர்ந்து மொத்த டிராபிக் வருமானம்	2,04,50	2,10,00
நிர்வாகச் செலவு:		
ஆபீஸ் ...	19,32	22,21
ரிபேர் மராமத்து ...	46,37	49,93
எஞ்ஜின், ரயில் சிப்பந்திகள்...	25,45	33,64
நிலக்கரி ...	24,03	24,29

	1948-49	1949-50
வேறு பல செலவுகள் சேர்ந்து மொத்தம் ...	ரூ. 1,56,18	லட்சம் 1,59,26
தேய்வு நிதிக்கு ...	11,29	11,47
மொத்த நிர்வாகச் செலவு ...	1,68,71	1,72,12
நிகர டிராபிக் வருமானம் ...	35,79	37,88
பல சில்லரை வரவு செலவு, இனங்கள் போக நிகர வருமானம் ...	35,70	30,21
மூலதனத்திற்கு வட்டி ...	22,05	22,69
வருஷ லாபம் ...	13,64	7,52
வேறு பல வரவு செலவுகள் சேர்ந்து உபரிநிதி ...	15,85	9,44

மின்சார ரயில்வே

1925-ல் பம்பாயில் விக்டோரியா டெர்மினஸிலிருந்து குர்லாவுக்கு முதல் மின்சார ரயில் விடப்பட்டது. 1929-ல் கல்யாணிலிருந்து பூனுவுக்கு விடப்பட்ட மின்சார ரயில் தான் மெயின் லயனில் செல்லும் நீண்ட தூர மின்சார லயனுகும்.

1931-ல் சென்னைக்கும் தாம்பரத்துக்கும் மின்சார ரயில் விடப்பட்டது. இதைச் செங்கற்பட்டு வரையில் முதலிலும், பின்னிட்டு விழுப்புரம் வரையிலும் விஸ்தரிக்கத் திட்டமுள்ளது.

புதிய பாதைகள்

யுத்த காலத்தில் பல பிராஞ்சு லயன்கள் எடுக்கப்பட்டு விட்டன. இவற்றில் சிலவற்றைப் புதுப்பிப்பது பற்றியும், அவசியமான புதிய லயன்கள் போடுவது பற்றியும் உள்ள திட்டங்களில் நம் மாகாணத்தைச் சேர்ந்தவை வருமாறு:—

அறந்தாங்கியிலிருந்து காரைக்குடிக்கு ரூ. 41.17 லட்சம் செலவில் 17.3 மைல் புதிய பாதை போடும் வேலை அடுத்த வருஷத்தில் ஆரம்பமாகும்.

மதுரையிலிருந்து தேனீக்கு 44 மைல் லயன் போடுவது விரைவில் ஆரம்பமாகும். இதன் பிறகு தேனீயிலிருந்து கூடலூருக்கும், கூடலூரிலிருந்து திண்டுக்கலுக்கும் புது லயன் போட உத்தேசம்.

யுத்த காலத்தில் எடுபட்ட நீலாம்பூர்-ஷோரனூர் ரயில்வேயை (41 மைல்) புதுப்பிக்க, சென்னை சர்க்கார் ரூ. 1.96 லட்சம் வரை நஷ்டத்தைக் கட்டிக்கொடுப்பதாக உத்தரவாதம் அளித்ததன் பேரில், இந்திய சர்க்கார் ஒப்புக்கொண்டுள்ளனர்.

பூனாவிலிருந்து தனுஷ்கோடிக்கு நேர் மார்க்கம் ஏற்படுத்தி, இப்போது சுற்றி வளைத்துக்கொண்டு வருவதால் 200 மைல் அதிகமாவதைத் தவிர்க்க, சாமராஜநகரிலிருந்து மேட்டுப்பாளையம் வரை புதிய லயன் போட மைசூர் சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்துள்ளனர். இதை மேட்டுப்பாளையத்துக்குப் பதிலாக கோயம்புத்தூர் வரைப் போடும்படி சென்னை சர்க்கார் கோரியுள்ளது. இரு மார்க்கங்கள் பற்றியும் சர்வே வேலை முடிந்ததும் இதைப்பற்றி ஒரு முடிவு செய்யப்படும்.

இவை தவிர மங்களூரிலிருந்து ஹாஸன் வரை $108\frac{1}{2}$ மைல் லயன் போடும் திட்டமும், சின்ன சேலத்திலிருந்து திருக்கோவிலூர் வரையிலும் லயன் போடும் திட்டமும், தஞ்சை-பட்டுக்கோட்டை ரயில் திட்டமும் தற்காலிகமாக ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ளன.

கடப்பையிலிருந்து மைசூருக்கு நேர் லயன் போடுவது பற்றி சர்வே நடத்துமாறு சென்னை சர்க்கார் இந்திய சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொண்டுள்ளது.

ரயில் எஞ்ஜின், பெட்டி உற்பத்தி

வெகு காலமாகவே கல்கத்தா அருகிலுள்ள 4 பெரிய கம்பெனிகள் வாகன்கள் செய்து வந்துள்ளன. முதலில் இறக்குமதி ஆகிவந்த இருசு, ரிவெட்டு, முதலிய உறுப்புகள் கூடச் சென்ற யுத்தகாலத்தில் இந்தியாவிலேயே செய்யப் பட்டன. யுத்தகாலத்தில் உள்நாட்டு சப்ளை—19,000; இது போதாமல் சுமார் 19,000 வாகன்கள் இறக்குமதி யாயின.

எஞ்ஜின்கள் மட்டும் முக்கியமாக இறக்குமதியான பகுதிகளைக்கொண்டு ஆஜ்மீரிலும், ஜமால்பூரிலும் உள்ள ரயில்வே ஒர்க்ஷாப்புகளில் கோர்க்கப்பட்டு வந்தன. இப்போது இதற்கு வேண்டிய பாய்லர்களும் இந்தியா விலேயே செய்யப்படுகின்றன. சிங்கபூமில் உள்ள ரயில்வே ஒர்க்ஷாப்பை டாட்டா கம்பெனியாருக்கு விற்று எஞ்ஜின் உற்பத்திக்கு ஏற்பாடாகியுள்ளது. இதைத்தவிர, மேற்கு வங்கத்தில் அஸன்ஸாலுக்கு 20 மைலில் சித்தரஞ்சன் ஒர்க்ஷாப்பில் வருஷவாரியில் 120 எஞ்ஜின்களும், 50 பாய்லர்களும் உற்பத்தி செய்ய ஏற்பாடாகிவருகிறது. ரூ. 14 கோடி செலவில், 3,000 ஏகரா நிலத்தில் இதற்கான தொழிற் சாலை நிறுவப்பட்டு வருகிறது. அடுத்த ஜனவரியில் முதல் சுதேசி எஞ்ஜின் வெளிவரும். இன்னும் 5 வருஷத்தில் எஞ்ஜின் இறக்குமதிக்கு அவசியமிராது.

இப்போதுள்ள 1,300 கிழட்டு எஞ்ஜின்களைக் கழிக்க, 860 எஞ்ஜின்களுக்கு வெளிநாடுகளில் ஆர்டர் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இவற்றில் யு.எஸ். 'ஸிலிருந்தும், கனடா விலிருந்தும் ஏற்கனவே வந்து சேர்ந்துள்ள எஞ்ஜின்களுடன், மொத்தம் 500 எஞ்ஜின்கள் 1949-50-க்குள் எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

ரயில் பெட்டிகளும் பலவருஷங்களாகவே இங்கு உற்பத்தியாகி வருகிறது. பெங்களூர் ஹிந்துஸ்தான் விமான

பாக்டரியில் தயாரான மரமேயில்லாத முழு உலோகப் பெட்டிகள் சமீபத்தில் உபயோகத்துக்கு வந்துள்ளன. இவை தவிர சுவிஸ் கம்பெனி ஒன்றுடன் செய்துகொண்டுள்ள ஒப்பந்தப்படி வருஷத்திற்கு 50 ஆக, 4 வருஷத்திற்கு முழு உலோகப் பெட்டிகள் இறக்குமதியாகும். இந்தியத் தொழிலாளருக்கு இப்போதிருந்தே பயிற்சியளித்து 4 வருஷத்திற்குப் பின் இந்தியாவிலேயே புதிய பாக்டரிகள் அமைக்கவும் இக்கம்பெனி உதவுமாம்.

பொன்மலே ஓர்க்ஷாப்பில் பாய்லர், எஞ்ஜினுக்கான உறுப்புகள், ரயில் பெட்டிகள் எல்லாம் உற்பத்தி செய்யப் படுகின்றன. இப்போது மாதவாரியில் புதிதாக 8 அல்லது 10 பெட்டிகள் செய்யப்படுவதுடன், சுமார் 70 பெட்டிகள் ரிப்பேர் செய்யப்படுகின்றன. 1951-மார்ச்சுக்குள் 250 புது பெட்டிகள் செய்யவும், இவ்வருஷத்தில் 14 பாய்லர்கள் செய்யவும் திட்டமுள்ளது.

210 ஏக்கர் நிலத்தில், மிகவும் நவீன யந்திரசாதனங்களுடைய இதில் 6,600 தொழிலாளிகள் வேலே செய்கின்றனர். தெ.இ. ரயில்வேயில் உள்ள 548 எஞ்ஜின்கள், 1,645 கோச்சுகள், 7,331 வாகன்கள் இவற்றை ரிப்பேர் செய்து நிர்வகிப்பது இவ்வொர்க்ஷாப்பின் வேலேயாகும்.

புது ஏற்பாடுகள்

1924-லிலிருந்து இந்திய சர்க்காரின் பொது பட்ஜெட்டும், ரயில்வே பட்ஜெட்டும் வெவ்வேருகப் பிரிக்கப்பட்டன. ரயில்வேக்களின் வருமானத்தில் ஒரு குறிப்பிட்ட விகிதாசாரம் பொதுநிதிக்குச் சேரவேண்டுமென்கிற முறை இருந்து வந்தது. சென்ற வருஷத்திலிருந்து பொது நிதிக்கு அதிகப்பணம் ஒதுக்கப்பட்டுவருகிறது. இதுபற்றிப் புதிய, நிரந்தர ஏற்பாடுசெய்ய ஒரு ஆலோசனேக்கமிட்டி அமைக்கப் பட்டிருக்கிறது.

இவ்வருஷ பட்ஜெட் மதிப்பின்படி 1950 மார்ச்சில் ரயில்வேக்களின் தேய்வு நிதி ரூ. 74.28 கோடி; ரிசர்வு நிதி ரூ. 6.51 கோடி. அபிவிருத்தி நிதி ரூ. 13.61 கோடி. சமீப வருஷங்களில் ரிசர்வு நிதிக்கு அதிகப்பணம் ஒதுக்கப் படுவதில்லை. தேய்மான நிதிக்கு வருஷாவருஷம் சேருவதைவிட அதிகப்பணம் (1949-50—ரூ.33.86 கோடி) எடுக்கப்பட்டு விடுகிறது. அபிவிருத்தி நிதியை இனி மூன்றும்வகுப்புப் பிரயாணிகள் சௌகரியத்துக்கான திட்டங்களுக்கே உபயோகிப்பதென்றும், ரயில் சிப்பந்திகளுக்கு வீடுகள் முதலிய வசதித் திட்டங்களின் செலவுக்கு இதை எடுப்பதில்லையென்றும் சர்க்கார் ஒப்புக்கொண்டுள்ளது.

ஏற்கனவே உபயோகத்துக்கு வந்துள்ள சில 3-ம் வகுப்பு வண்டிகளில் உள்ளதுபோல் எல்லாவண்டிகளுக்கும் மின்சார விசிறி வைப்பதுடன், மூன்றும் வகுப்புப் பிரயாணிகள் தங்குமிடங்களுக்கு விசிறியும், குடிதண்ணீர் வசதியும் செய்துதர ஏற்பாடாகிவருகிறது.

1949 ஜனவரியிலிருந்து "இண்டர்" வகுப்பை எடுத்து விட்டுப் புதிதாக ஏற்படுத்திய மூன்று வகுப்புகளின் கட்டண விகிதம் வருமாறு:—முதல்வகுப்பு—மைலுக்கு 24 பை; இரண்டாம் வகுப்பு—மெயில், எக்ஸ்பிரஸ் 9 பை, பாஸஞ்சர் 7½ பை; மூன்றும் வகுப்பில் மெயில், எக்ஸ்பிரஸ்—5 பை, பாஸஞ்சர்—4 பை.

1948-ல் மொத்தம் 99 கோடி பிரயாணிகளில், மூன்றும் வகுப்பு பிரயாணிகள் 45 கோடி. மொத்த வருமானம் 81.66 கோடியில் முதல்வகுப்பினர் மூலம் ரூ. 2.9 கோடியும், 2—வது வகுப்பினர் 6.29 கோடியும், இண்டர் வகுப்பினர் 5.2 கோடியும், 3—வது வகுப்பினர் மூலம் 67.97 கோடியும் ஆகும்.

———

தேசிய ரஸ்தாக்கள்

இந்திய சரித்திரத்தில் பல்லாயிரம் வருஷங்களாகவே சாலைகள் போட்டுச் சீராக நிர்வகிப்பதில் நம் அரசர்கள் மிகுந்த அக்கறை காட்டிவந்தனர். ஆனால் சமீபகாலத்தில், முக்கியமாக ரயில்கள் வந்தபின், ரஸ்தாக்கள் பின்னடைந்தன. 1947-ல் பிரிவினைக்குமுன் 95,000 மைல் கப்பி ரோடுகளும், சுமார் 2 லட்சம் மைல் மண்ரோடுகளும் இருந்தன.

1943-ல் நாகபுரியில் கூடிய ரோடு எஞ்சினியர்கள் மகாநாட்டில், பழைய ரோடுகளை விஸ்தரித்து சீர் செய்வதுடன், புதிய ரோடுகளும் போட்டு, 450 கோடி செலவில் மொத்தம் 4 லட்சம் மைல் ரோடுகள் 15 வருஷத்தில் ஏற்பட திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. பிரிவினைக்குப் பின், இத்திட்டம் ஓரளவு மாற்றப்பட்டு, 1952-53க்குள் மாகாண சர்க்கார்கள் முயற்சியில் உள்ளூர் ரோடுகள் போடுவது தவிர, புது ரோடுகள் போட்டும் பழையவற்றை அகலப்படுத்தியும், 13,300 மைல் தேசிய ரஸ்தாக்களை அபிவிருத்தி செய்ய 30 கோடி செலவில் மத்திய சர்க்கார் திட்டம் வகுத்தது. அதன்படி ஏற்கனவே வேலை நடந்துவருகிறது.

இத்திட்டத்தின் கீழ் புதிதாக, ஜலந்தரிலிருந்து காஷ்மீருக்குப் புது ரஸ்தாவும், அஸ்ஸாமுக்குப் பீகார், வங்காளத்திலிருந்து நேர் ரஸ்தாக்களும் போடப்பட்டு வருகின்றன. இதைத்தவிர, கன்யாகுமரியிலிருந்து பம்பாய்க்கு மேற்குக் கரையோரமாக நேர் ரஸ்தாவுக்கு ஏற்பாடாகியுள்ளது. தென் கன்னடம் வரை இப்போதுள்ள ரோடுகளை விஸ்தரித்து, ஆறுகளில் பாலம்கட்டி முடிக்க, சென்னை சர்க்காரும் மத்திய சர்க்காரும் பாதிப்பாதி செலவில் திட்டம் போட்டுள்ளனர். தென்கன்னடத்திற்கப்பால் பம்பாய் மாகாணத்தில் புது ரோடுகள் போட்டு பெல்காம் அல்லது ஹூப்ளி அருகில் இப்போதுள்ள பம்பாய்-பெங்களூர் டிரங்க் ரோடில் சேர்க்கப்படும்.

நமது மாகாணமே இதர மாகாணங்களை விட ரோடு அபிவிருத்தியில் முன்னணியிலுள்ளது. மொத்தம் 36,700 மைல் ரஸ்தாக்களில், 21,700 மைல் கப்பி ரோடுகள் உண்டு. இவற்றில் சுமார் 2,040 மைல் தேசிய ரஸ்தாக்களும், 3,070 மாகாண டிரங்க் ரோடுகளும், 15,060 மைல் பெரிய ஜில்லா போர்டு ரோடுகளும், 8,000 மைல் இதர ஜில்லா ரஸ்தாக்களும், 9,000 மைல் கிராமாந்தர ரோடுகளும் ஆகும்.

1947-48-லிருந்து போடப்பட்டுள்ள 5 வருஷ திட்டப்படி, ரூ. 14 கோடி செலவில் தேசிய ரஸ்தாக்களை அபிவிருத்தி செய்வது தவிர, சுமார் 500 மைல் மாகாண, ஜில்லா போர்டு ரஸ்தாக்கள் புதிதாகப் போடவும், 5,000 மைல் இதர கிராமாந்தர ரோடுகள் போடவும் ஏற்பாடாகியுள்ளது. இவற்றில் ரூ. 5 கோடிக்கான திட்டங்கள் மீது ஏற்கனவே வேலை தொடங்கியாகிவிட்டது.

நீண்டகால (20 அல்லது 25 வருஷங்களில் முடியக் கூடிய) திட்டப்படி சுமார் 76.5 கோடி செலவில் இப்போதுள்ள சுமார் 36,000 மைல் ரஸ்தாக்கள் 57,000 மைலாக அதிகரிக்கப்படும்.

தேசிய ரஸ்தாக்கள்

இந்தியா பூராவிலும், டில்லியிலிருந்து மேற்கே அமிர்தசரஸ், பாகிஸ்தான் எல்லைக்கும், கிழக்கே கல்கத்தாவுக்கும், தென் மேற்கில் பம்பாய்க்கும், தெற்கில் காசி-கன்யாகுமரி ரோடுமாக, மொத்தம் 50 தேசிய ரஸ்தாக்கள் உள்ளன. அவற்றில் நம் மாகாணம் சம்பந்தப்பட்ட தேசிய ரஸ்தாக்கள் வருமாறு:

(1) சென்னை-பம்பாய்: சித்தூர், பெங்களூர், பெல்காம், பூனா வழியாக.

(2) சென்னை-கல்கத்தா: பாலஸோர், விசாகை வழியாக, மயூர்பஞ்ச் எல்லையில் பம்பாய்-கல்கத்தா ரோடுடன் சேர்ந்துவிடுகிறது.

(3) காசி-கன்யாகுமரிமுனை: ஜப்பல்பூர், நாகபுரி, ஹைதராபாத், பெங்களூர், கிருஷ்ணகிரி, சேலம், திண்டுக்கல், மதுரை வழியாக.

(4) பூனா-விஜயவாடா: ஷோலாப்பூர், ஹைதராபாத் வழியாக.

(5) சென்னை-திருச்சி-திண்டுக்கல் ரஸ்தா.

(6) ராணிப்பேட்டை-கிருஷ்ணகிரி.

(7) சேலம்-கொச்சி.

(8) மதுரை-தனுஷ்கோடி.

(9) ராய்பூர்-விஜயநகரம்.

(10) கன்யாகுமரி-பம்பாய்: மேல் கரையோரமாக.

மத்ய சர்க்காரின் 5 வருஷ திட்டத்தின் கீழ் மொத்தம் ரூ. 30 கோடி செலவில், சென்னை மாகாணத்தில் தேசீய ரஸ்தாக்கள் சம்பந்தமாகப் புது ரோடு வேலைக்கு ஒரு கோடியும், பாலங்கள் கட்ட ரூ. 1.5 கோடியும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இவற்றில் சேலத்தில் புகளூரில் காவேரி மீது புதுப்பாலம் போடுவதும்; சென்னை-கல்கத்தா ரஸ்தாவில் கட்டாக் அருகில் இரு புது நதிப்பாலங்கள் போடுவதும்; மேல்கரை ரஸ்தா வேலையும், இவ்வருஷத்தில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ள திட்டங்களாகும்.

கட்டைவண்டி, மோட்டார் லாரிகள்

நம் ரஸ்தாக்களில் இரும்புப் பட்டமடித்த வண்டிகளே ஏராளமாகச் செல்வதால் ரோடு சீக்கிரம் கெட்டுவிடுகிறது. வண்டிகளுக்கு ரப்பர் டயர் போடுவதும், சக்கரத்தின்

இரும்புப் பட்டத்தை அகலமாகச் செய்வதும் இதைத் தவிர்ப்பதற்கான சாதனங்களாகும். நம் மாகாணத்தில் சுமார் 12 லட்சம் கட்டை வண்டிகளும், நாடுபூராவிலும் 87 லட்சம் வண்டிகளும், 6.4 கோடி வண்டி மாடுகளும் உள்ளனவாம்.

மோட்டார்கார்களும், டிராக்குகளும் சமீபகாலத்தில் இந்நாட்டில் அதிகரித்து வருகின்றன. 1946 ல் (சமஸ்தானங்களைச் சேர்த்து) இந்தியா-பாகிஸ்தானில் 1·7 லட்சம் மோட்டார் வண்டிகள் உண்டு. பழையவற்றைக் கழித்துப் புதியவை போடவும், புதிதாக உள்ள தேவைக்குமாக, வருஷவாரியில் சுமார் 30,000 லாரிகளும், 25,000 கார்களும் இப்போது நம் நாட்டிற்குத் தேவையாயிருக்குமென்று கணக்கிடப் பட்டுள்ளது. இவற்றில் பெரும்பாலும் அமெரிக்காவிலிருந்தே இறக்குமதி செய்வது வழக்கமானாலும், டாலர் பஞ்சத்தால், சிறு அளவில் அமெரிக்கக்கார்கள் இறக்குமதி செய்யவே அனுமதிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஸ்டர்லிங் பிராந்தியத்திலிருந்து கூடியவரை தடையின்றி வரவழைத்துக்கொள்ளலாம். 1948-ல் புதிதாக 35,000 கார்களும், லாரிகளும் வந்தனவாம். இவற்றிற்குப் பெட்ரோல் சப்ளை செய்வதிலும் சமீபகாலத்தில் சங்கடம் ஏற்பட்டுள்ளது. யுத்தத்துக்கு முன் (பாகிஸ்தான் பகுதிகள் தவிர) இந்தியாவில், வருஷவாரியில் 8·52 கோடி காலன் பொதுஜன உபயோகத்திற்குச் செலவாகி வந்தது. 1948-49-ல் தேவை 25·83 கோடி காலன் என்றும், 12·24 கோடி காலன்களே பங்கீட்டுமூலம் சப்ளை செய்யப்பட்டதென்றும் அறிவிக்கப்படுகிறது. இவ்வருஷத்தில், டாலர் செலாவணிக் கட்டுப்பாட்டினால் பெட்ரோல் சப்ளையைக் குறைக்க ஏற்பாடாகியுள்ளது.

தேசிய பஸ் சர்வீசுகள்

ரயில்வேக்களுக்கும் மோட்டார் கம்பெனிகளுக்கும் போட்டியைத் தவிர்ப்பதற்காக, இந்திய சர்க்கார் திட்டப்படி, பல மாகாணங்களிலும் இப்போதுள்ள பஸ் கம்பெனிகள்,

ரயில்வேக்கள், சர்க்கார், இம்மூன்று தரப்பாரும் கூட்டாக முதல் போட்டு பஸ்கள் நடத்த ஏற்பாடாகி வருகிறது. இத்துறையில், மாகாண ரோடு சர்வீசுகளை தேசிய மயமாக்குவதென்றும், புதிய போர்டுகளின் மூலதனத்தில் 20 சதவிகிதம் ரயில்வேக்களுக்கும், மீதி சர்க்காருக்கும் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கும் என்று பங்கிட்டுக் கொள்வதென்றும், சென்னை சர்க்கார் முடிவு செய்துள்ளது. இதற்கு முதல்படியாக, சென்னை நகர பஸ் சர்வீஸ் ஏற்கனவே சர்க்காரால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. சிறிது சிறிதாக இது விரிவு செய்யப்பட்டு, ஜில்லா ரோடுகளிலும் சர்வீஸை மேற்கொள்ள திட்டமுள்ளது.

ரஸ்தாக்கள் போட அவசியமான ஸ்டீம் ரோலர்கள், 1945-46-லிருந்து 1948-49-க்குள் இறக்குமதியானது 609. இனி இறக்குமதியைக் கட்டுப்படுத்தி உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்ய ஏற்பாடாகி வருகிறது. ஏற்கனவே, டாட்டா கம்பெனியார் 150 ஸ்டீம் ரோலர்களையும், ஜெஸ்ஸோப் கம்பெனியார் 75 டீஸல் ரோலர்களையும் சப்ளை செய்துள்ளனர்.

ரஸ்தாக்கள் நிர்வாகம்

தேசிய ரஸ்தாக்களை அபிவிருத்தி செய்து, நிர்வகிப்பது மத்யசர்க்காரின் பொறுப்பு. பெட்ரோல் இறக்குமதி, மோட்டார்கள் இறக்குமதி இவற்றின் மீது வரிபோட்டு. மத்யசர்க்கார் வருமானம் பெறுகிறது. பெட்ரோல் வரியில் ஒரு பகுதியைக் கொண்டு 'ரோடு பண்டு' என்று 1929-லிருந்து தனி நிதியுண்டு. இதிலிருந்து, அந்தந்த மாகாணத்தின் பெட்ரோல் செலவு அளவுக்குத் தக்கபடி, மான்யம் பகிர்ந்தளிக்கப்படுகிறது.

மாகாண டிரங்கு ரோடுகளை மாகாண சர்க்காரின் ரோடு இலாகா நிர்வகிக்கிறது. பெட்ரோலுக்கு விற்பனைவரி, மோட்டார் கட்டணங்கள் மூலம் சர்க்காருக்கு வருமானம்,

ஜில்லா போர்டுகள்தான் கிராமாந்தர ரோடுகளில் பெரும் பகுதியை நிர்வகித்து வருகின்றன. பழைய சுங்கவரிக்குப் பதிலாகவும், லைசென்ஸ் கட்டணத்துக்குப் பதிலாகவும், ஜில்லா போர்டுகளுக்கு மான்யம் அளிக்கப்படுகிறது. முனிசிபாலிட்டிகளில் செல்லும் தேசிய, மாகாண டிரங்கு ரோடுகளின் பகுதிகளுக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை முனிசிபாலிட்டிகள் ஏற்கவேண்டும் என்று ஒரு யோசனை இருந்துவருகிறது.

ரஸ்தா அபிவிருத்தி ஆராய்ச்சிக்கான இன்ஸ்டிடியூட் ஒன்றை டில்லியில் அமைக்க முயற்சி நடந்து வருகிறது.

உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைகள்

ரயில்வேக்கள் வருமுன், ஆறுகள், கால்வாய்கள் மூலம் படகுப் போக்கு வரத்து வலுத்திருந்தது. சமீப காலத்தில் கவனிப்பாரற்று இப்பாதைகள் சீர்குலைந்தன. முன்னெல்லாம் சுமார் 1,000 மைல்வரை சிந்து, சட்லெஜ், சீனப் நதிகளில் படகுகள் போய்வந்தன. இப்போது பாகிஸ்தானில் சேர்ந்துவிட்ட இவற்றிலும், கிழக்குப் பஞ்சாபிலும், மீண்டும் படகுப் போக்குவரத்துத் தொடங்க இடமுண்டு. கங்கை, பிரம்மபுத்திரா தீரத்தில் முன்னெல்லாம் கங்கையில் கான்பூர் வரையிலும், யமுனையில் ஆக்ரா வரையிலும், படகுகள் போய் வந்தன. தற்சமயம் கங்கையில் பாட்னா வரையிலும், பிரம்மபுத்திராவின் கிளை நதிகள் வழியாக அஸ்ஸாமுக்கும், கிழக்கு, மேற்கு வங்கத்தில் பல நதிகளிலும் படகுப் போக்கு வரத்து உண்டு.

இந்தியாவிலேயே மிகப்பெரிய துறைமுகமான கல்கத்தாவுக்கு வரும் சரக்குகளில் 25 சத விகிதமும், (இதில் 60 சத விகிதம் அஸ்ஸாமிலிருந்து), கல்கத்தாவிலிருந்து வெளியே போகும் சரக்குகளில் 32 சத விகிதமும் (இதில்

அஸ்ஸாமுக்கு 72 சத விகிதம்) நதிகள் மூலம் செல்கிறது. வருஷவாரியில் கல்கத்தாவின் உள்நாட்டு நீர்ப்பாதை வர்த்தகம் சுமார் 45 லட்சம் டன் ஆகும். கிழக்கு, மேற்கு வங்கத்தில் சுமார் ஒரு கோடி பேர் படகுகள் மூலம் பிரயாணம் செய்கின்றனர்.

வங்கப் பிரிவினையால், இப்பிராந்தியத்திலுள்ள கால் வாய் வசதிகளில் பெரும்பகுதி கிழக்கும் பாகிஸ்தானுக்குப் போனதுடன், பல கால்வாய்கள் இரண்டிலும் பாய்ந்து, போக்கு வரத்து தடைப்படும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைத் தவிர்ப்பதற்காக இரு சர்க்கார்களும் முன்போலவே இக்கால்வாய்களில் இரு நாட்டுப் படகுகளும் போய்வர அனுமதித்துள்ளனர்.

ஹூக்ளி நதியிலுள்ள கல்கத்தாவிலிருந்து மத்திய கங்கை சேருவதற்கு, கிழக்குப் பாகிஸ்தான் மூலமே இப் போது ஆற்று மார்க்கமாகச் செல்லவேண்டும். இதைத் தவிர்க்கவும், ஹூக்ளியில் நிரந்தரமாக நீர் வரச்செய்யவும், கங்கையில் அணைகட்டி, புதுக்கால்வாயும் வெட்டி, இன்னும் பாகீரதி நதியில் படகுப் போக்கு வரத்துக்கும் ஏற்பாடு செய்ய திட்டம் போடப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, கல்கத் தாவிலிருந்து கடலுக்குச் செல்லும் ஹூக்ளி நதி அடிக்கடி தூர்ந்துவிடுவதால் புதிதாக ஒரு கப்பல் கால்வாய் வெட்ட வும் துறைமுக நிர்வாகிகள் திட்டம் வகுத்துள்ளனர்.

அஸ்ஸாம்-சென்னை பிணைப்புக்கு வழி

தென்னிந்தியாவில் ஒரிஸ்ஸாவில் 250 மைல் கால் வாயும், கோதாவரி, கிருஷ்ணா டெல்டா கால்வாய்களும், பக்கிங்ஹாம் கால்வாயும், மேற்குக் கரையில் உப்பங்கழிக் கால்வாய்களும் இப்போது படகுப் போக்குவரத்துக்கு உபயோகப்படுகிறது. ஹூக்ளியிலிருந்து ஒரிஸ்ஸா கால் வாய்க்கும், இதிலிருந்து கோதாவரி, கிருஷ்ணா கால்வாய்

களுக்கும் தொடர்பு ஏற்படுத்திவிட்டால் அஸ்ஸாமிலிருந்து சென்னைக்கு நேர் கால்வாய் மார்க்கம் ஏற்படும்.

கோதாவரி டெல்டாவில் வடக்கில் கோதாவரி-ஏலூரு கால்வாயும், தெற்கில் ஏலூரு-கிருஷ்ணா கால்வாயும் சேர்ந்து, கம்மாமூர் கால்வாய் மூலம், படகுகள் பக்கிங்ஹாம் கால்வாய்க்கு வருகின்றன. கோதாவரி டெல்டா கால்வாய்களில் வருஷத்தில் 11 மாதம் படகுகள் சென்று, ரூ. 24.71 கோடி மதிப்புள்ள சரக்குகளும், ரூ. 2.4 கோடி மதிப்புள்ள மரவகைகளும், சுமார் 10 லட்சம் பிரயாணிகளும் ஏற்றிச் செல்கின்றன. கிருஷ்ணா டெல்டா கால்வாய்களில் வருஷத்தில் 10 மாதம் படகுகள் சென்று, ரூ. 16.35 கோடி மதிப்புள்ள சரக்குகளும், ரூ. 45 லட்சம் மதிப்புள்ள மரவகைகளும், 2 லட்சம் பிரயாணிகளும் ஏற்றிச் செல்கின்றன.

பக்கிங்ஹாம் கால்வாய் சென்னைக்கு வடக்கே 196 மைலும், தெற்கில் மரக்காணம் வரை 62 மைலும் சென்று கரையோர ஜில்லாக்களைப் பிணைக்கிறது. வருஷவாரியில் ரூ. 20.73 கோடி மதிப்புள்ள சரக்குகளும், ஒரு லட்சம் பிரயாணிகளும் இதன் மூலம் படகுகளில் ஏற்றிச் செல்லப் படுகின்றனர். இக்கால்வாய் வெட்டுவதற்கான செலவு ரூ. 95.58 லட்சம்.

மேற்குக்கரையில், தென் கன்னடத்திலிருந்து கொச்சி வரையில், இடையிடையே சிறிது விட்டுவிட்டு மொத்தம் சுமார் 200 மைல் நீளமுள்ள உப்பங்கழிகளில் படகுகள் மூலம் வியாபாரம் நடந்துவருகிறது. மலையாளக் கரையிலுள்ள தேக்குமர பாக்டரிகள், மங்களூர் ஓடுகள், இவை வெகுவாகப் படகுகள் மூலமே அனுப்பப்படுகின்றன. இக்கால்வாய்களை இன்னும் ஆழம் வெட்டி நிர்வகித்தால் வர்த்தகத்துக்கு நல்ல பலனளிக்கும்.

தபால், தந்திப் போக்குவரத்து

முன்காலத்தில், அரசர்கள் தம் ஆட்சியின் கீழுள்ள பகுதிகளில் அவ்வப்போது நடப்பதை அறிந்துகொள்வதற்காக ஆட்கள்மூலம் தபால்கள் கொண்டுவரப்பட்டன. மகமது துக்ளக் காலத்திலிருந்தே ரஸ்தாக்களில் நான்கு மைலுக்கு ஒன்ருகத் தபால் குதிரைகள் நிறுத்தப்பட்டு, அஞ்சல் முறையில் தபால்கள் அனுப்பப்பட்டு வந்தன. இதுதவிர, ஒருமைலுக்கு ஒருவராக காலாட்கள் மூலமும் தபால் வந்தது. பிற்பாடு 1766-ல் ஆரம்பித்த பிரிட்டிஷ் தபால் முறையானது அரசாங்க காரியங்களுக்கு மட்டுமே பயன்பட்டது. 1777-ல் பொதுமக்களும் தபால் அனுப்ப அனுமதிக்கப்பட்டனர். 1825-ல் தான் முதல் முதலாக சிந்து மாகாணத்திற்கு மட்டும் ஸ்டாம்புகள் அச்சடிக்கப் பட்டன. 1854-ல் இந்தியா பூராவுக்கும் ஒரே விகிதத்தில் கட்டணம் விதிக்கப்பட்டு, ஒரு டைரக்டர்-ஜெனரலின் கீழ் தபால் இலாகா அமைக்கப்பட்டது. பிற்பாடு ரயில் வசதிகள் ஏற்பட்டு, அத்துடன் உள்நாட்டுத் தபால் போக்கு வரத்தும் அதிகரித்து, பார்சல்கள் அனுப்புவதுடன், 1880-ல் 'மணி யார்டர்' மூலம் பணம் அனுப்பும் முறையும், 1885-ல் தபால் ஆபீஸ் சேமிப்பு நிதி முறையும் ஏற்பட்டன.

1830-ல் தான் முதல் முதலாகக் கப்பல்மூலம் வெளி நாடுகளுக்குப் பொதுஜனத்தபால் அனுப்புவது ஆரம்பமாகியது. பிற்பாடு (விமானப் போக்குவரத்து பற்றிய அத்யாயத்தில் விவரித்துள்ளபடி) வெளிநாட்டு விமானத்தபால் 1929-ல் ஏற்பட்டு, உள்நாட்டிலும் முக்கிய நகரங்களுக் கிடையே விமானமூலம் தபால் அனுப்பப்படலாயிற்று. உள்நாட்டுத் தபாலையும், முக்கிய நகரங்களுக்கிடையே விமானமூலம் அனுப்பும் முறையானது 1-4-49 முதல் அமுலுக்கு வந்தது. இதற்கு முன்னிருந்த தனிக்கட்டணம் (ஒரு அணு) எடுக்கப்பட்டு, கார்டு 9 பை, கவர் 2

அஞ்சு என்ற கட்டணத்துடன், இன்று எல்லா தபால்களும் விமானமூலம் அனுப்பப்பட்டு வருகின்றன.

•

கிராமங்களுக்கு அதிகத் தபால் வசதி செய்து தரும் வகையில் 1948-49-ல் புதிதாக மொத்தம் 1,703 தபாலாபீசுகளில், 557 சென்னை மாகாணத்தில் ஏற்பட்டது. 1949-1950க்கு திட்டம் போட்டுள்ள 3,000 தபாலாபீசுகளில் இவ் வருஷம் ஜூலைக்குள் 1,500 அமைக்கப்பட்டு விட்டனவாம். ஒரு கிராமத்துக்குத் தபால் எடுத்துச் செல்லும் சேவகரே ஸ்டாம்புகள் விற்பது, மணியார்டர் வாங்கிக்கொள்வது போன்ற எல்லா தபாலாபீஸ் வேலையையும் செய்யும் முறையும் சமீபத்தில் அமுலுக்கு வந்துள்ளது. மேலும், தபால் லாரியில் பல ஊர்களுக்கும் சென்று தபால் விற்றும், இதர அலுவல்களையும் கவனித்துக்கொள்ளும் முறை மத்ய மாகாணத்தில் பரீட்சார்த்தமாக நடந்துவருகிறது.

1948-49-ல் அனுப்பப்பட்ட மொத்த தபால்கள், பார்சல்கள் 208·3 கோடி; ரிஜிஸ்டர் செய்யப்பட்டவை 6·95 கோடி; உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு மணியார்டர்களின் எண்ணிக்கை 4·23 கோடி, மதிப்பு ரூ. 143 கோடி; சேவிங்ஸ் பாங்கி கணக்குகள்-99.9 லட்சம்; தேசிய சேமிப்பு நிதி சர்ட்டிபிகேட்டு விற்பனை 25·6 லட்சம்.

பின்னால் கூறப்போகும் டெலிகிராப் இலாகாவையும் சேர்த்து, தபால்-தந்தி இலாகாவின் மொத்த சொத்து மதிப்பு (1948 ஏப்ரலில்) ரூ. 35 கோடி. இதில் 777 ஆபீசர்கள் தவிர 1,53,062 சிப்பந்திகள் இருந்தனர்.

1948-49-ல் இவ்விலாகாவின் மொத்த வருமானம் ரூ. 29·29 கோடி; நிர்வாகச் செலவும், மூலதனத்துக்கு வட்டியும் சேர்ந்து ரூ. 25·56 கோடி; நிகர லாபம் ரூ. 3·73 கோடி.

•

உள்நாட்டுத் தந்தி

1851-ல் கல்கத்தாவுக்கும் டைமண்ட் ஹார்பர் என்ற துறைமுகத்துக்கு மிடையேதான் முதல் முதலாக இந்தியாவில் தந்திக்கம்பி போடப்பட்டது. 1855 முதல் நீண்ட தூரத் தந்தி வசதிகள் ஏற்பட்டுப் பொதுஜன உபயோகத்துக்கும் விடப்பட்டது. 1912-ல் தந்தியிலாகாவானது தபால் இலாகாவுடன் இணைக்கப்பட்டது.

1948-49-ல் மொத்தம் 233.7 லட்சம் தந்திகள் அனுப்பப்பட்டன. 6,43,316 மைல் நீளக்கம்பிகள் இருந்தன.

ஒரு டெலிபோன் கம்பிமூலம் 18 டெலிகிராப் (தந்தி) கம்பிகளின் வேலையைச் செய்வதற்கு ஏற்பட்டுள்ள புதிய (Voice Frequency Telegraph System) முறையின் மூலம், தந்திவசதிகள் சமீபத்தில் அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளன. சென்னை, பெங்களூர், கோவை, மங்களூர், கள்ளிக்கோட்டை முதலியவை உள்பட, நாட்டின் முக்கிய நகரங்களுக்கிடையே இம்முறையில் தந்தித் தொடர்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

இன்னும், கம்பங்கள் மீது செல்லும் 20,000 மைல் நீளமுள்ள தந்தி, டெலிபோன் கம்பிகளை எடுத்துவிட்டு, பூமிக்குள் கேபிள் போட்டு, டில்லி, கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை, இவற்றைப் பிணைக்க 7 கோடி ரூபாயில் திட்டம் போடப்பட்டிருக்கிறது. கல்கத்தா-பம்பாய் கேபிள் முதலில் போடப்படும். இவற்றின் பயனாக மழைகாலத்தில் தந்திப் போக்குவரத்து தடைப்படுவது தவிர்க்கப்படும்.

டெலிகிராப் கம்பிகள் மூலமாகத் தந்திகள் அனுப்புவதைத்தவிர, உள்நாட்டு நகரங்களுக்கிடையே 'ஒயர்லெஸ்' தொடர்பும் ஏற்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 1948-49-ல் கோஹத்தியில் (அஸ்ஸாம்) புதிய ஒயர்லெஸ் நிலையம்

அமைத்தது தவிர, டில்லி, கல்கத்தா, சென்னை, பம்பாய் முதலிய நகரங்களில் அதிக டிரான்ஸ்மிட்டர்கள் (ஒலி யனுப்பும் கருவிகள்) நிறுவப்பட்டுள்ளன. இன்னும், லக்ஷ்மணபுரி, பாட்னா, கட்டாக், நாகபுரி, மங்களூர் இவற்றிலும் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. இவற்றில் தினசரி தலா 2,000 தந்திச் செய்திகள் பட்டுவாடா செய்ய முடியுமாம்.

உள்நாட்டு நகரங்களுக்கிடையே ஒயர்லெஸ் மூலம் தொடர்பு ஏற்படுத்தி வருவதைத் தவிர, வானநிலை ஆராய்ச்சி இலாகாவுக்கு வேண்டிய ரேடியோ சர்வீஸையும், விமானப் படை நிர்வாகத்திலிருந்து தபால் இலாகா எடுத்துக்கொண்டு, குர்கானிலும், டில்லியிலும், அதிக ரேடியோ வசதிகள் ஏற்படுத்தியது. இன்னும், கடலில் செல்லும் கப்பல் களுடன் தொடர்பு வைத்துக்கொள்வதற்காக சென்னை, பம்பாய், கல்கத்தாவில் மூன்று ஒயர்லெஸ் ஸ்டேஷன்கள் உள்ளன. மேலும் ரத்னகிரி, கார்வார், மங்களூர், இவற்றில் மூன்று புதிய ஒயர்லெஸ் நிலையங்கள் ஏற்படுத்த உத்தேசமிருக்கிறது.

ஹிந்தியில் தந்தி

இதுவரை ஆங்கிலத்தில் மட்டுமே தந்திச்செய்திகள் அனுப்பப்பட்டுவந்தன. 1-6-49-ல் முதல் முதலாக, தேவ நாகரி லிபியில் ஹிந்தியில் எழுதிய தந்திச்செய்தி, அலகா பாத்திலிருந்து காசி, ஆக்ரா, கான்பூர், இவற்றிற்கு அனுப் பப்பட்டது. இவ்வூர்களுக்கிடையே மட்டும் இவ்வசதி இப்போது ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது. இம்முறையில் மேலும் பலர் பயிற்சி பெற்றபின் இது புதுவிடங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கப்படுமாம்.

டெலிபோன்

இந்தியாவில் முதல் முதலாக ஸிம்லாவில், 1913-ல் டெலிபோன் லயன் போடப்பட்டது. கல்கத்தா, பம்பாய்,

சென்னை, ஆமதாபாத் இவற்றில் இருந்த டெலிபோன் கம்பெனிகளை, 1943-ல் சர்க்காரே வாங்கிக்கொண்டனர்.

•

1948 இறுதியில் மொத்தம் 1,27,000 டெலிபோன்கள் இருந்தன. 1948-49-ல் டிரங்கு டெலிபோன் மூலம் 38 லட்சம் செய்திகள் பேசப்பட்டன. ஆனால் சீனு, எகிப்தை விடவும் இந்தியாவில் டெலிபோன்கள் குறைவாகும். யு.எஸ்ஸில் 1,000 பேருக்கு 250 டெலிபோனும், சீனுவில் 0.5-ம், இந்தியாவில் 0.3-ம் ஆகும். வர்த்தக அபிவிருத்திக்கு இது அத்யாவசியமாகையால் இவ்வசதியை இன்னும் அதிகரிக்கப் பல திட்டங்கள் போடப்பட்டுள்ளன.

யுத்த காலத்தில் ராணுவ உபயோகத்துக்காகப் போடப்பட்ட டெலிபோன் லயன்களைப் பொது ஜன உபயோகத்துக்கு மாற்றும் வேலை இவ்வருஷத்திற்குள் முடியுமாம். இது தவிர, சென்ற வருஷத்தில் காஷ்மீருக்கு நேர் டெலிபோன் லயன் போடப்பட்டது. அஸ்ஸாமுக்கு நேர் ரயில் பாதை ஏற்படுவதற்குள் டெலிகிராப், டெலிபோன் கம்பிகளும் போடப்பட்டு வருகின்றன. கல்கத்தா டெலிபோன் ஆபீசில் 26-10-48-ல் ஏற்பட்ட தீவிபத்தால் 6,000 லயன்கள் சேதமாகி, அவை மீண்டும் போடப்பட்டு வருகின்றன. இது தவிர, இப்போதுள்ள கல்கத்தா டெலிபோன் எக்சேஞ்சு முறையை மாற்றி, ஒரு நம்பரிலிருந்து மற்றொரு நம்பருக்கு நேராகத் தொடர்பு தரும் விதமாக மாற்றியமைக்க வேலை நடந்து வருகிறது. சுமார் ரூ. 4 கோடி செலவில் போடப்பட்டுள்ள இத்திட்டம், 1953-ல் ஒரு பகுதியும், 1954-ல் இரண்டாம் பகுதியும் முடியுமாம். இவை தவிர, பம்பாய், டில்லி, பூனு, இந்தூர், அலகாபாத் இவற்றில் அதிக டெலிபோன் வசதி ஏற்பட்டு வருகிறது. பீஹார் நிலக்கரிச் சுரங்கப் பிராந்தியத்திற்குப் புதிய டெலிபோன் எக்சேஞ்சும், கல்கத்தா-பாட்னு லயனும் (பிரிவினையின் பயனுக) இவ்வருஷத்தில் போடப்படும். உதகை,

•

கூனூர், கொச்சி, கள்ளிக்கோட்டை இவற்றிற்கு போடப் பட்ட திட்டங்களை இவ்வருஷம் எடுத்துக்கொள்வதற்கில்லை யாம்.

டிரங்கு டெலிபோன் வசதிகளும் சென்ற வருஷத்தில் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை-திருவனந்தபுரம் டிரங்கு லயனுக்கும் ஏற்பாடாகி வருகிறது. சென்னை நகரில், மைலாப்பூர், கீழ்ப்பாக்கம், கல்மண்டபம் இவற் றில் மூன்று புதிய டெலிபோன் எக்சேஞ்சுகள் அமைக்கப் படும்.

பொது ஜனங்கள் உபயோகத்திற்காக பப்ளிக் டெலி போன்கள் நாட்டின் எல்லா நகரங்களிலும் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. 1948-49-ல் புதிதாகப் போட்ட 130 சேர்ந்து, மொத்தம் 672 பப்ளிக் போன்கள் இவ்வருஷ எப்ரலில் இருந்தன. சென்னை நகரில் 20 பப்ளிக் போன்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

1947-48-ல் டிரங்கு போன்கள் மூலம் வருமானம் ரூ. 199.2 லட்சம். இது தவிர, ராணுவ உபயோகத்திற்கு விடப்பட்டுள்ள லயன்களுக்காக வருஷ வாரியில் கிடைப்பது ரூ. 40 லட்சம்.

டெலிபோன் பாக்டரி

டெலிபோன், டெலிகிராப் சாமான்களில் பல, அலிப்பூர், ஜப்பல்பூர், பம்பாய், இவற்றிலுள்ள மூன்று ஒர்க்ஷாப்பு களில் இப்போது உற்பத்தியாகி வருகிறது. இது தவிர, சர்க்கார் டெலிபோன் பாக்டரி ஒன்று 1948-ல் பெங்களூரில் ஏற்பட்டது. பிற்பாடு இதை ஒரு கம்பெனியாக மாற்றி, சர்க்கார் 90 சத விகிதம் பங்கு வைத்துக்கொள்வதாக உத்தேசம். இந்த பாக்டரியில், இறக்குமதியானதும், உள் நாட்டில் உற்பத்தியானதுமான பல உருப்புகளைச் சேர்த்து

ஏற்கனவே டெலிபோன்கள் செய்யப்படுகின்றன. டோராடுனி லிருந்த பிரிட்டிஷ் கம்பெனியை வாங்கி, அதிலிருந்த யந்திரங்களெல்லாம் பெங்களூருக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன. இங்கு ஒரு வாரத்தில் 500 டெலிபோன்கள் செய்யப் படுமாம்.

இந்த பாக்டரியில் புதிய யந்திரங்களை அமைத்து, எல்லா டெலிபோன் உருப்புகளையும் இங்கேயே செய்வதற் காக, பிரிட்டிஷ் டெலிபோன் கம்பெனியுடன் 15-வருஷ ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்த 3 அல்லது 4 வருஷங்களில் இந்து முழு வேலை தொடங்குமாம். 15 வருஷ திட்டத்தின் கீழ் இந்த பாக்டரிக்கு ரூ. 3 கோடி செலவாகும்.

வெளி நாட்டுத் தந்தி

வெளி நாடுகளுடன் தந்தித் தொடர்பு வெகுகாலமாக கேபிள்மூலமும், சமீபகாலத்தில் ஒயர்லெஸ் மூலமும் நடந்து வருகிறது. 1948-ல், மொத்தம் 24 லட்சம் சொற்கள் அடங்கிய செய்திகளில், 70 சத விகிதம் ரேடியோ டெலி கிராப் மூலமும், 30 சத விகிதம் கேபிள் மூலமும் அனுப்பப் பட்டது.

1870-ல் பம்பாயிலிருந்து லண்டனுக்குக் கேபிள் போடப்பட்டது. உலகிலேயே முதல் முதலாக 1850-ல் தான் கேபிள் போடும் முறை ஆரம்பமாகியது; இன்று மொத்தம் 3·5 லட்சம் மைல் கேபிள்கள் கடல்களுக்குள் செல்லுகின்றன. இவற்றில் பெரும்பகுதி பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க, பிரஞ்சுக்காரர்களுக்குச் சொந்தம். இந்தியா வுக்குச் சொந்தமாக சில ஆறுகளுக்கு அடியிலும், இந்தியா-விலோனுக்கிடையிலும் மட்டுமே கேபிள் உள்ளது. பம்பாயிலிருந்து ஆப்ரிக்கா, எடன், பிரிட்டன் முதலிய இடங்களுக்கும், சென்னையிலிருந்து கீழ் நாடுகளுக்கும் கேபிள் சர்வீஸ் உண்டு.

பிரிட்டிஷ் 'கேபிள் அண்டு ஒயர்லெஸ்' கம்பெனியின் இந்திய பிராஞ்சு நடத்திவந்த கேபிள் சர்வீஸையும் ஒயர்லெஸ்சர்வீஸையும் 1947-ல் இந்தியசர்க்கார் வாங்கிக்கொண்டு, தபால் இலாகாவின் கீழ் 'ஓவர்ஸீஸ் கம்யூனிகேஷன்ஸ் சர்வீஸ்' என்ற ஸ்தாபனத்தின் மூலம் நடத்தி வருகின்றனர், கேபிள் சர்வீஸ் இன்றும் பிரிட்டிஷ் லயன்கள் மூலமே அனுப்பப்படுகிறது. ஒயர்லெஸ் சர்வீஸ் சம்பந்தமாகவும், லண்டன் வழியாகச் செல்லும் செய்திகளுக்கு இக் கம்பெனிக்குக் கட்டணம் செலுத்தவேண்டும். யுத்தத்துக்கு முன் வருஷத்திற்கு ரூ. 25 லட்சமும், 1944 முதல் 1946 வரை தலா ரூ. 33 லட்சமும், நிகர லாபம் பெற்ற இக் கம்பெனிக்கு, இப்போது ஓரளவு சர்வீஸ் நிர்வாகக் கட்டணமே தரப்படுகிறது.

ஒயர்லெஸ் சர்வீஸ் இந்தியாவில் 1927—ல் ஏற்பட்டது. முதலில் பம்பாய் மாகாணத்திலுள்ள 'தோண்ட்' என்ற ஊரில் 'ரிஸீவர்' யந்திரமும், கர்கீயில் டிரான்ஸ்மிட்டர் யந்திரமும் வைக்கப்பட்டது. இவ்விரண்டையும் தந்தி, டெலிபோன் லயன்கள் மூலம் பம்பாயுடன் பிணைத்து, வெளிநாட்டு ஒயர்லெஸ் சர்வீஸ் நடந்து வந்தது. இன்று இதன் யந்திர சாதனங்கள் பெருகி, வருஷத்தில் சுமார் 8 கோடி சொற்கள் கொண்ட 27லட்சம் செய்திகளைப் பட்டுவாடா செய்து, ரூ. 110 லட்சம் வருமானமளிக்கிறது.

1944-ல் யுத்தகால உபயோகத்திற்காக டில்லியில் அமைக்கப்பட்ட ரிஸீவர், டிரான்ஸ்மிட்டர் ஸெட்டுகள், இன்று சர்க்காரின் வெளிநாட்டு ஸ்தானிகராலயங்களுக்குச் செய்தியனுப்பப் பயன்பட்டு வருகிறது.

மேலே கூறிய ரேடியோ-டெலிகிராப் சர்வீஸ்மூலம் பிரிட்டன், அமெரிக்கா, சைனா, ஆஸ்திரேலியா, இவற்றுடன் இந்தியா தொடர்புகொண்டிருக்கிறது; ஜப்பான், ஆப்கனிஸ்தான், இரான் முதலியவற்றுடன் தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொள்ளத் திட்டமுள்ளது.

ரேடியோ டெலிபோன்

ரேடியோ-டெலிகிராப் தவிர, 1933-ல் லண்டன் வழியாக அமைக்கப்பட்ட ரேடியோ-டெலிபோன் சர்வீஸ் மூலம், இன்று அமெரிக்காவுக்கும், ஐரோப்பிய நாடுகள் பலவற்றிற்கும் தொடர்பு உண்டு. ஆப்ரிக்காவுக்கோ, ஆஸ்திரேலியாவுக்கோ இன்று போன் மூலம் பேசவேண்டுமானுல், லண்டன் மூலம் பேசவேண்டும். இதைத் தவிர்ப்பதற்காக இவ்வருஷத்திற்குள் ரூ. 90 லட்சம் செலவில் நியூயார்க்குடன் நேராக டெலிபோன் சர்வீஸ் தொடங்கவும்; ஆப்ரிக்கா, ஜப்பான், இதர கீழ்த்திசைநாடுகள், இவற்றிலுள்ள இந்திய வியாபாரிகளின் சவுகரியத்திற்காக நேர்தொடர்பு ஏற்படுத்தவும் இந்திய சர்க்கார் திட்டமிட்டுள்ளது.

1943-ல் கர்கியில் அமைக்கப்பட்ட ரேடியோ-போட்டோ சர்வீஸானது, இப்போது பம்பாய்க்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் போட்டோக்கள், தஸ்தாவேஜிகள், கடிதங்கள், எல்லாம் போட்டோ எடுக்கப்பட்டு, ஒளிவேகத்தில் அனுப்பப்படும்.

1942-ல் ஏற்பட்ட 'ஏர்கிராப்' சர்விஸ் இப்போது நின்றுவிட்டது. இதன் மூலம் தபால்களைச் சிறிய பிலிம்களில் போட்டோ எடுத்துச் சுலபமாக அனுப்பி, பிறகு மறுபடியும் பெரிய போட்டோவாக்கப்பட்டு கார்டுகளில் அச்சடித்து டெலிவரி செய்யப்பட்டு வந்தது.

கேபிள் உற்பத்தி

இந்தியாவில் மூலஜோர், டாட்டாநகர், இரண்டிலுமுள்ள இரு தொழிற்சாலைகளில் மின்சார கேபிள்கள் பல ரகமும் செய்யப்பட்டாலும், டெலிபோன் கம்பிகள் மட்டும் இன்னும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டே வருகிறது. இதனுல் வருஷத்திற்கு ஒரு கோடி ரூபாய் செலவாகிறது. இந்தியாவிலேயே இதற்கு ஒரு தொழிற்சாலை ஏற்படுத்துவது பற்றி இந்திய சர்க்கார் ஆலோசனை செய்து வருகின்றனர்.

இப்போதுள்ள மின்சார கேபிள் பாக்டரிகளின் உற்பத்தி வசதி வருஷத்திற்கு 5 கோடி கெஜம் கேபிள்; ஆனால் அதில் பாதியளவே தற்சமயம் உற்பத்தியாகிறது. ரப்பர் உறைக்குப் பதிலாக பிளாஸ்டிக் உறைபோட்ட கேபிள்கள் செய்வதற்காகப் பெங்களூரில் ஒரு பாக்டரி சீக்கிரம் ஏற்படுமாம். இன்னும் மூன்று வருஷங்களில் இவை நாட்டின் தேவைக்குப் போதுமான 8 கோடி கெஜம் கேபிள் தயார் செய்யமுடியும்.

ரேடியோ

1924 மே மீ 16 உ ஸ்ரீ ஸி. வி. கிருஷ்ணஸாமி செட்டி அவர்களின் தலைமையில், சென்னை ரேடியோ கிளப் ஆரம்பித்த ஒலி பரப்புதான் இந்தியாவின் ரேடியோ ஸ்தாபனங்களுக்கு அடிகோலியாகும். இன்று இந்திய யூனியனில் 15 ரேடியோ ஸ்டேஷன்களில், 34 டிரான்ஸ்மிட்டர்கள் மூலம், உள்நாட்டிற்கும், வெளிநாடுகளுக்கும் செய்திகள் ஒலி பரப்பப்படுகிறது. 1948 நவம்பரில் 2,86,000 ரேடியோ செட்டுகள் தனி நபர்களிடமும், 22,000 செட்டுகள் ஹோட்டல்கள், கடைகள் முதலியவற்றிலும், 1,800 கிராமாந்தரப் பொது செட்டுகளும் இருந்தன.

முதலில் சென்னை, பம்பாய், கல்கத்தாவில் ரேடியோ கிளப்புகள் மூலம், ஓரளவு சர்க்கார் உதவியுடன், ஒலிபரப்பு நடந்து வந்தது. 1927-ல் இந்தியன் பிராட்காஸ்டிங் கம்பெனியார், பம்பாய், கல்கத்தாவில் பெரிய டிரான்ஸ்மிட்டர்களை நிறுவினர். ஆனால் 1930-ல் இக்கம்பெனி திவாலாகி விடவே, இதை இந்திய சர்க்கார் மேற்கொண்டனர். லாபமின்மையால் முதலில் இதையும் மூட நினைத்த சர்க்கார், பிற்பாடு (1930-ல்) ரேடியோ செட்டுகளுக்கு 50 சதவிகிதம் இறக்குமதி வரி போட்டு, ரேடியோ சர்வீஸைத் தொடர்ந்து

நடத்த முன்வந்தனர். 1936-ல் டில்லி ரேடியோ ஏற்பட்டது. அதன்பின், சர்க்கார் ரூ. 40 லட்சம் கொண்ட நிதி ஏற்படுத்தி, 1938-ல் சென்னையிலும், 1939-ல் திருச்சியிலும், வேறு பலவிடங்களிலும் ரேடியோ ஸ்டேஷன்கள் அமைத்தனர். 1944-ல் டில்லியில் 100 கிலோவாட் டிரான்ஸ்மிட்டர் அமைக்கப்பட்டு, வெளிநாடுகளுக்கும் யுத்தகாலப் பிரசாரத்துக்குப் பயன்பட்டது.

1943-ல் டில்லியில் 'பிராட்காஸ்டிங் ஹவுஸ்' கட்டப்பட்டது; அகில இந்திய ரேடியோ சர்வீஸின் தலைமைக் காரியாலயமான இங்குள்ள மத்ய செய்தி ஸ்தாபனத்தில் தான், உள்நாட்டுக்கு ஆங்கிலத்திலும், தமிழ், தெலுங்கு, கன்னடம் உள்பட 7 இந்திய பாஷைகளிலும்; வெளிநாடுகளுக்கு 14 அந்நிய பாஷைகளிலும், செய்தி புரோகிராம் தயாரிக்கப்படுகிறது. பிரதேசவாரியாக உள்ள ரேடியோ ஸ்டேஷன்கள், இச்செய்தி புரோகிராமை அஞ்சல் செய்வதுடன், ஸ்தலச் செய்திகளையும் ஒலிபரப்புகின்றன. டில்லியிலிருந்து மத்யகிழக்கு, தூரக்கிழக்கு நாடுகளுக்கு அந்தந்த பாஷைகளிலும், கடல்கடந்த இந்தியருக்காக இந்திய பாஷைகளிலும் தினசரி புரோகிராம்கள் உண்டு. பிரிட்டன், ரஷ்யா, ஆஸ்திரேலியா, பிஜி தீவு, முதலியவற்றிற்கும் ஒலிபரப்பப் புதிய பெரும் டிரான்ஸ்மிட்டர்கள் அமைக்கத் திட்டமுண்டு.

புது ஸ்டேஷன்கள்

1947-ல் பிரிவினையின்போது டில்லி, பம்பாய், கல்கத்தா, லக்ஷ்மணபுரி, சென்னை, திருச்சி, இவற்றில் 6 ரேடியோ ஸ்டேஷன்களே இந்தியாவில் சேர்ந்தவை. அதன் பின் 8 வருஷ அபிவிருத்தி திட்டப்படி ஏற்கனவே பாட்னா, நாகபுரியில் 2 ஸ்டேஷன்களும்; கட்டாக், கௌஹத்தி, அலகாபாத், ஜலந்தர், ஆமதாபாத், விஜயவாடா, இவற்றில் 6 "பைலட்" ஸ்டேஷன்களும் ஏற்பட்டுள்ளன. பரோடா ரேடியோ ஸ்டேஷனும் சென்ற வருஷம் அகில இந்திய ரேடியோவால் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. இவ்வாறு

இப்போதுள்ள மொத்தம் 15 ஸ்டேஷன்களைத் தவிர, கள்ளிக்கோட்டையிலும், தார்வாரிலும் இரு 'பைலட்' ஸ்டேஷன்கள் அமைக்கப்படும். பிற்பாடு எல்லா 'பைலட்' ஸ்டேஷன்களிலும், நிரந்தர ஸ்டூடியோ கட்டிடம், அதிக சக்தி வாய்ந்த டிரான்ஸ்மிட்டர்கள், முதலியன அமைக்கப் படும்.

மைசூரிலும், திருவாங்கூரிலுமுள்ள சமஸ்தான ரேடியோ நிலையங்களையும் அகில இந்திய ரேடியோ எடுத்துக் கொள்வது பற்றிப் பேச்சு வார்த்தை நடந்துவருகிறது. தற்சமயம் ஹைதராபாத்திலும், காஷ்மீரிலும் தனி ரேடியோ நிலையங்கள் உண்டு.

சென்னை நிலயத்திற்குச் சொந்தக் கட்டிடம் கட்டவும், 100 கி.வா. டிரான்ஸ்மிட்டர்கள் இரண்டை ஆவடியில் அமைக்கவும் ஏற்பாடாகி வருகிறது.

சர்க்கார் போட்டுள்ள திட்டங்கள் நிறைவேறியபின், நம் நாட்டின் எல்லா பாஷாவாரிப் பிரதேசங்களுக்கும் தனி ரேடியோ நிலையங்கள் ஏற்படுவதுடன், இப்போதுள்ளபடி 15,000 கிராமங்களுக்குப் பதிலாக 80,000 கிராமங்களுக்கு ரேடியோ வசதி செய்து தரப்படுமாம். இப்போது சென்னை, பம்பாய், டில்லி, ஐ.மா. இவற்றில் கிராமந்தர புரோகிராம்கள் அதிகம் அபிவிருத்தியடைந்து, 160 லட்சம் கிராம வாசிகளுக்கு இவ்வசதி ஏற்பட்டுள்ளது. பள்ளிக்கூடங் களுக்கு விசேஷ புரோகிராம்களை ஒலிபரப்பு செய் வதிலும் சென்னையே முன்னணியில் உள்ளது; நம் மாகாணத் தில் 200 பள்ளிக்கூடங்களில் ரேடியோ செட்டுகள் உள்ளன.

அகில இந்திய ரேடியோ 6 பாஷைகளில் வெளியிடும் பத்திரிகைகளின் மொத்தப் பிரதிகள் 81,000-ல், திருச்சி நிலயத்தார் வெளியிடும் வானொலி 30,000 பிரதிகளும்,

ஆங்கிலத்தில் வரும் 'இந்தியன் லிஸனர்' என்பது 21,000 பிரதிகளும் ஆகும்.

ரேடியோ நிலையத்தில் வேலை பார்ப்போருக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்காக ஒரு டிரெயினிங் ஸ்கூலும் சமீபத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

பிரிவினைக்குப்பின் இந்தியாவில் 2,05,263 பேர் ரேடியோ வைத்திருந்தனர். 1948 நவம்பரில் இது 2,86,046-ஆக அதிகரித்தது. ரேடியோ செட்டுகளுக்கு வருஷத்திற்கு ரூ. 10 கட்டணம் தவிர, ரேடியோ இறக்குமதி வரிமூலமும் சர்க்காருக்கு வருமானம் உண்டு.

ரேடியோ செட்டுகள் உற்பத்தி

இந்தியாவில் இப்போது 4 கம்பெனிகள் ரேடியோ செட்டுகள் உற்பத்தி செய்கின்றன. மைசூர் சர்க்கார் சமீபத்தில் ஒரு கம்பெனியை ஆரம்பித்துள்ளனர். முதலில் இறக்குமதியாகும் உருப்புகளைக் கொண்டு ரேடியோ தயார் செய்வதுடன், 5 வருஷத்தில் எல்லா பாகங்களையும் இங்கேயே உற்பத்தி செய்ய அக்கம்பெனி திட்டம் போட்டுள்ளது. இந்திய கம்பெனிகள் மலிவான செட்டுகளை அதிகம் உற்பத்திசெய்ய வேண்டுமென்று சர்க்காரின் திட்டக் கமிட்டி சிபார்சு செய்துள்ளது.

சாதாரண ரேடியோ செட்டுகள் தவிர, டிரான்ஸ்மிட்டர் முதலிய யந்திரக் கருவிகளைச் செய்ய இந்திய சர்க்கார் ஒரு தொழிற்சாலையை அமைக்க உத்தேசித்துள்ளது. இதற்காக மூன்று அன்னிய கம்பெனிகளுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளப்பட்டுள்ளது.

ஜனப்பெருக்கமும் சுகாதாரமும்

நாட்டின் ஜனநெருக்கம், வருஷாந்தரப் பிறப்பு-இறப்புக் கணக்கு, தொழில்வாரி, ஸ்தலவாரி விகிதாசாரம், இவற்றைக் கணக்கிட 'சென்ஸஸ்' (ஜனசங்கையைப்) புள்ளி விவரங்கள் உதவுகின்றன. இவ்வகையில் 1941-சென்ஸஸ் புள்ளிகளைக் கொண்டு மொத்தமாக இந்தியா-பாகிஸ்தானின் நிலைமையை அலசி ஆராய்வதே நமக்கு இப்போது சாத்ய மாயுள்ளது. சமூக வாழ்க்கையின் தனித்தனி அம்சங் களில் அவ்வப்போது சர்வேக்கள் நடத்தும் வழக்கம் நம் நாட்டில் இன்னும் வெகுவாகப் பரவவில்லை. பழைய புள்ளி விவரங்களைக் கொண்டு, ஒவ்வொன்றை ஒப்பிட்டுப் பார்த்து, இன்றைய சமூகப் போக்குகளையும் ஓரளவு தெரிந்து கொள்ளலாம்.

1941-சென்ஸஸ் கணக்கின்படி, மொத்த ஜனத்தொகை 38,89,97,955-ல், இந்திய யூனியன் பிரதேசத்தில் சேர்ந்தது சுமார் 30.8 கோடி. பிற்பாடு வருஷா வருஷம் சாவு போக அதிகமாயுள்ள பிறவிகளைச் சேர்த்துக்கொண்டு கணக்கிடுவதன் மூலம், 1948 ஆகஸ்டில் நம் ஜனத்தொகை சுமார் 33.7 கோடி என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

வருஷாந்தரப் பிறப்பு-இறப்புக் கணக்கில், வேறு எந்த நாட்டையும் விட இந்தியாவில் பிறப்பு விகிதமும் அதிகம், இறப்பு விகிதமும் அதிகம். அதனால் ஜனத்தொகை அதிகரிப்பு விகிதம் ஓரளவு மட்டுப்படுகிறது.

1937 முதல் 1941 வரை, 5 வருஷ சராசரி பிறப்பு விகிதம், மொத்த ஜனத்தொகையில் 1,000க்கு 33.2; 1941-45-ம் வருஷங்களில் சராசரி 28; 1946-ல் 28.9. மேற்கண்ட வருஷங்களில் சாவு விகிதம் முறையே 22.3-ம் 22.5-ம் 18.4-ம் ஆகும். இதிலிருந்து யுத்தத்துக்குப் பின் நிலைமை அபிவிருத்தியடைந்து வருவது தெரியும்.

1881-ம் வருஷத்திலிருந்து 1941 வரை 50 வருஷங்களில் இந்தியாவின் ஜனத்தொகை 100க்கு 39 வீதம் அதிகரித்துள்ளது. 1931 முதல் 1941 வரையில் 15 சத விகிதம் அதிகம். சென்னை மாகாணத்தில், இந்த 50 வருஷங்களில், 3.37 கோடியிலிருந்து 4.93 கோடியாக, 46.3 சத விகிதம் அதிகம். 1931-41-ல் பஞ்சாபில் 20.5 சத விகிதமும், சென்னையில் 11.6-ம் ஆகும்.

பிறப்பு விகிதம் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், 1940-ல் பிரிட்டனில் சராசரி 1,000க்கு 15-ம், யு. எஸ்ஸில் 18-ம் ஆக இருக்க, இந்திய விகிதம் 33. தவிர, ஏராளமான பிறப்புகள் இந்தியாவில் கணக்கில் சேராமல் விடப்பட்டிருக்கலாம். சாவு விகிதத்தை ஆராய்ந்தால், பிரிட்டனில் சுமார் 14-ம், யு. எஸ்ஸில் சுமார் 11-ம் ஆகும்; இந்தியாவில் 21.5. இதைத்தவிர, சிசு மரணக் கணக்கிலும் இந்தியாவே மோசம். இந்தியாவில் 1,000 சிசுக்களில் சுமார் 167 ஒரு வருஷத்திற்குள்ளேயே மடிந்துவிடுகின்றன; பிரிட்டனில் 55-ம் யு.எஸ்ஸில் 46-ம் ஆகும். இந்தியாவின் சிசு மரண விகிதம் 1940 க்குப்பின் சிறிது குறைந்து, 1945-ல் 1000 க்கு 151-ஆக இருந்தது.

அற்ப ஆயுளும், செல்வ உற்பத்திக் குறைவும்

மரண சங்கியை சம்பந்தமாக மற்றொரு முக்கிய விஷயமும் கவனிக்கத்தக்கது. புதிதாகப் பிறந்த 1,000 குழந்தைகளை எடுத்துக்கொண்டால், முதல் வருஷத்திலேயே சுமார் 250-ம், 5 வயதிற்குள் மேலும் 150-ம், 20-வயதடைவதற்குள் மொத்தம் சுமார் 500-ம் இறந்துவிடுகின்றன. ஒரு மனிதன் வாழ்க்கையில் உழைத்துப் பொருளீட்டக்கூடிய 25 முதல் 50 வரையுள்ள ஆயுள் கோஷ்டியில் சராசரி 360 பேரே தேறுகின்றனர். இதே கணக்கின்படி பிரிட்டிஷ் நிலைமையைக் கவனித்தால், 25 முதல் 50 வயதுக் கோஷ்டியில், 1,000 சிசுக்களில் 750 பேர் தேறி, சமூக செல்வப் பெருக்கத்துக்கு உழைப்பது சாத்யமாகிறது.

ஆண்-பெண் விகிதாசாரம்

மேற்கூறிய நிலைமைக்கான காரணங்களை ஆராயுமுன், ஜன சங்கியை விவரங்களில் ஆண்-பெண் விகிதாசாரம், நகர-கிராம விகிதாசாரம், முதலியவை பற்றிச் சிறிது கவனிப்பது அவசியம்.

1941-ல் மொத்தம் 38,89,97,955 இந்தியரில் 20,10,25,726 ஆண்கள், 18,79,72,229 பெண்கள். சென்னை மாகாணத்தில் மொத்தம் 4,93,41,810 பேரில் 2,45,57,143 ஆண்கள், 2,47,84,667 பெண்கள். இந்தியா-பாகிஸ்தான் பூராவிலும் கணக்கிட்டால், 1,000 ஆண்களுக்கு 935 பெண்கள் உண்டு. 1881 முதல் எடுக்கப்பட்ட சென்ஸஸிலிருந்து பார்த்தால், 1,000 ஆண்களுக்கு 950 பெண்களிலிருந்து, 1941-ல் 935 ஆகக் குறைந்து வந்துள்ளது. சென்னை, ஒரிஸ்ஸா மாகாணங்களில் மட்டுமே ஆண்களை விடப் பெண்கள் அதிகம்; அதாவது முறையே 1,000 க்கு 1009-ம், 1069-ம் ஆகும்.

மேல் நாடுகளில் பொதுவாக ஆண்களைவிடப் பெண்களே அதிகம். இந்தியாவில், 11 வயதுக்கு மேற்பட்டோரின் சாவு சங்கியைப்படி, ஆண்களைவிடப் பெண்களே அதிகம் இறக்கின்றனர். இளவயதில் மணம்புரிந்து, சிசுவீன்றுப் பலம் குன்றுவது இதற்கு முக்கிய காரணமாயிருக்கலாம்.

நகரவாசம் ஓங்கி வருதல்

1941-ல் மொத்தம் 38·9 கோடி பேரில் 33·93 கோடி பேர் (5,000 பேருக்குக் குறைந்த) கிராமங்களிலும், 4·97 கோடி (13 சத விகிதம்) நகரங்களிலும் வசித்தனர். 1891-ல் 9·5 சத விகிதமாயிருந்த இது, சிறிது சிறிதாக அதிகரித்து 1931-ல் 11-ம், 1941-ல் 13-ம் ஆயிற்று. சென்ற யுத்தத்தின்போது, தொழில் வளர்ச்சியாலும், சர்க்கார் உத்யோகங்களாலும், நகரவாச விகிதம் இன்னும் அதிகரித்திருக்கும்.

நகரவாசம் அஸ்ஸாமில் 2·8 சத விகிதமும், பம்பாயில் 26 சத விகிதமும் ஆகும்; சென்னை மாகாணத்தில் 15·9. பொதுவாக ஐ.மா.விலேயே பட்டணங்கள் அதிகம்; வங்காளத்தில் (கிழக்கு, மேற்கு வங்கம் சேர்ந்தது) பட்டணங்கள் குறைவு. 1931 முதல் 1941 வரையில், ஒரு லட்சம் வாசிகளுக்கு மேற்பட்ட நகரங்கள் 38-லிருந்து 56-ஆக அதிகரித்தன. இப்புதிய 19 நகரங்களில் தென்னாட்டைச் சேர்ந்தவை, கோலார், கோவை, திருவனந்தபுரம், கள்ளிக் கோட்டை முதலியன.

இவ்வருஷங்களுக்கிடையே திருநெல்வேலி-பாளையங் கோட்டை மட்டும் பெரிய நகரத்திலிருந்து, சிறு பட்டண மாகியது. 5,000 ஜனத்தொகைக்கு மேற்பட்ட பட்டணங் கள் சுமார் 3,000 இந்தியா-பாகிஸ்தானில் உண்டு.

1941-ல் கல்கத்தாவில் 24·88 லட்சமும், பம்பாயில் 14·9 லட்சமும், சென்னை நகரில் 7·77 லட்சமும், டில்லியில் 5·22 லட்சமும் ஜனத்தொகையாகும். யுத்தத்திற்குப்பின் கல்கத்தாவில் சுமார் 40 லட்சமும், பம்பாயில் 30 லட்சமும், சென்னையில் 14 லட்சமுமாக அதிகரித்தது. சமீபத்தில் அகதிகள் வரவால் கல்கத்தா, டில்லி ஜனநெருக்கம் இன்னும் அதிகரித்திருக்கிறது.

சதுர மைலுக்கு இவ்வளவு பேர் என்ற முறையில் பார்த்தால், இந்தியா-பாகிஸ்தானில் சராசரி 246-ம், நம் மாகாணத்தில் 391-ம், வங்கத்தில் 779-ம் ஆகும்.

சுகாதார ஏற்பாடுகள்

பொதுவாக நாட்டின் ஏழ்மையால் தேகபுஷ்டிக் குறைவும், அதனால் எளிதில் நோய்களுக்காளாகி மடிவதும், இந்தியா வில் அதிகம். இது தவிர, இள வயதில் பெண்கள் மணந்து, பூர்ண வளர்ச்சி பெறுமுன்னரே சிசு ஈன்றத் தொடங்கு வதால், குழந்தைகள் பலமின்றி வயிற்றெடுப்பு போன்ற நோய்க்காளாகி சீக்கிரத்தில் இறந்துவிடுவதும் சகஜமா

யுள்ளது. முக்கியமாக ஏழ்மையை ஒழித்து, மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதும், சுகாதார வசதிகளைப் பன்மடங்கு அதிகரிப்பதுடன், வைத்திய சிகிச்சைக்கு ஏராள அளவில் ஏற்பாடு செய்யவேண்டியதும் அவசியம்.

சுக வாழ்வுக்குகந்த சுற்றுப்புறங்கள், நல்ல தண்ணீர் சப்ளை, காற்றோட்டமுள்ள வீடுகள், மலஜலம் அகற்றத்தக்க ஏற்பாடுகள் எல்லாம் செய்வதற்காக, மத்ய சுகாதார இலாகாவின்கீழ் குடியிருப்பு திட்ட இலாகா ஒன்று நியமிக்கப்பட்டு, வீடுகளின் பல பகுதிகளை உற்பத்தி செய்துக் கூண்டோடு அகற்றி வேண்டிய இடங்களில் பொருத்திக்கொள்ளக் கூடிய வகையில், வீடு கட்டும் பாக்டரி ஒன்றை டில்லியில் அமைக்க ஏற்பாடாகி வருகிறது. இதேபோல் பல மாகாணங்களிலும் ஏற்பாடு செய்யப்படும்.

1940-ல் இந்தியா பூராவிலும், சிறிதும் பெரிதுமாக மொத்தம் 5,885 ஆஸ்பத்திரிகளில் சுமார் 8.2 கோடி நோயாளிகள் சிகிச்சை பெற்றனர். 1,000 பேருக்கு 0.24 ஆக மொத்தம் 74,000 ஆஸ்பத்திரி 'பெட்டு'கள் உண்டு; 1,000-க்கு 7 வீதம் மொத்தம் 28 லட்சம் 'பெட்டு'கள் இருந்தால்தான் போதுமானதாயிருக்கும் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது. ஜனத் தொகையில் 8000 பேருக்கு ஒருவர் வீதம், மொத்தம் 50,000 டாக்டர்களே நம் நாட்டிலுண்டு, பிரிட்டனில் 1,000-க்கு 1 டாக்டரும், யு.எஸ்ஸில் 750-க்கு ஒருவரும் உண்டு. அதே போல் 56,000 பேருக்கு ஒருவர் வீதம் நம் நாட்டில் மொத்தம் 7,000 நர்ஸுகள் உண்டு; பிரிட்டனில் 300-க்கு ஒரு நர்ஸ் உண்டு. பிரசவ சிகிச்சைக்கான 5,000 மருத்துவச்சிகள் உண்டு; அதாவது 80,000 பேருக்கு ஒருவர், அல்லது 316 ச. மைலுக்கு ஒருவர் விகிதமாகும்.

போர் கமிட்டி திட்டம்

நாட்டின் சுகாதார அபிவிருத்திக்கு வேண்டிய அளவில் ஒவ்வொரு கிராமத்துக்கும் சிறிய '5 பெட்' டிஸ்பென்ஸரி

யும்; 20,000 ஜனங்கள் கொண்ட பல கிராமங்களுக்கு ஒரு ஆண் டாக்டர், ஒரு பெண் டாக்டர், 34 சிப்பந்திகள் கொண்ட 'பிரைமரி சென்டர்'களும்; இம்மாதிரி 3 சென்டர்களுக்கு ஒரு '30 பெட்' ஆஸ்பத்திரியும்; 50,000 பேர்களுள்ள டிவிஷன்களுக்கு ஒரு பெரிய ஆஸ்பத்திரியும்; வெளி நகரங்களுக்குச் செல்லாமல் அங்கேயே எல்லா சிகிச்சைகளையும் செய்யக்கூடிய 200 பெட் ஜில்லா ஆஸ்பத்திரிகளும்; இவ்வாருக 10 வருஷத்தில் சுமார் ரூ. 1,000 கோடி செலவில் ஏற்பாடு செய்ய, ஸர் ஜோஸப் போர் என்பவரின் தலைமையில் அமைக்கப்பட்ட கமிட்டி 1945-ல் திட்டம் தயாரித்துள்ளது.

சுகாதார நிர்வாகம் மாகாண சர்க்கார்களைச் சேர்ந்தது. நாடு பூராவுக்கும் பொதுவான திட்டங்களை வகுப்பதும், மாகாணங்களுக்கு உதவுவதும், உயர்தர வைத்தியக் கல்விக்கு உதவுவதும், மருந்து வகையருக்களை கட்டுதிட்டத்துக்குட்படுத்துவதுமே மத்ய சர்க்காரின் வேலையாகும். அகில இந்திய மெடிகல் இன்ஸ்டிடியூட் ஒன்றை அமைக்குமாறு போர் கமிட்டி சிபார்சு செய்தது. முதலில் ரூ. 5 கோடியும் வருஷவாரியில் 60 லட்சமும் செலவாகும் 4 இன்ஸ்டிடியூட்டுகள் அமைக்கவேண்டுமென்று சர்க்காரின் ஆலோசனைக் கமிட்டி பிறகு யோசனை கூறியது. இதைச் செய்ய இப்போது (பணமுடையால்) சாத்யமில்லையென்று தள்ளிப் போடப்பட்டுள்ளது.

இதைத் தவிர, ஐ.நா. சிசுக்கள் நிதியிலிருந்து 7.5 லட்சம் டாலர் செலவில் இந்தியக் குழந்தைகளுக்குப் பால் உதவ ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இன்னும், மலேரியா ஒழிப்பு வேலைக்கும், காசநோய் ஒழிப்புக்கும், உலக சுகாதார அசெம்பிளியின் நிபுணர்கள் மூலம் இந்தியாவில் ஏற்பாடாகி வருகிறது.

தொழிலாளர் இன்ஷ்யூரன்ஸ் திட்டத்தின் கீழ் வைத்ய சிகிச்சைக்கான ஏற்பாடுகளுக்கு, மத்ய சர்க்கார் அமைத்

துள்ள இன்ஷ்யூரன்ஸ் கார்ப்பரேஷனும், மாகாண சர்க்கார்களும் ⅔ பாகம் செலவை ஒப்புக்கொள்ளும்.

மத்ய மருந்து ஆராய்ச்சி நிலையமொன்று லக்ஷ்மணபுரியில் இவ் வருஷம் ஸ்தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. க்ஷய ரோகத்தைத் தடுக்க ஊசிகுத்தும் பி.ஸி.ஜி. மருந்தை உற்பத்தி செய்து விற்கும் வேலையை, மத்ய சர்க்காரே மேற்கொள்ள உத்தேசித்துள்ளது. தவிர, சகல சஞ்சீவியான 'பெனிஸிலின்', மலேரியா மருந்து, ஸல்பா டிரக் முதலியவற்றை உற்பத்தி செய்ய ஒரு பெரிய தொழிற்சாலையை பூனுவுக்கருகில் அமைக்கவும் ஏற்பாடாகி வருகிறது.

சுகாதார, வைத்திய ஏற்பாடுகளுக்காக நம் நாட்டில் மாகாண, மத்ய சர்க்கார்களின் வருஷாந்தர பட்ஜெட்டில் 5 சத விகிதமே செலவாகிறது; மத்ப சர்க்கார் பட்ஜெட்டில் இது ஒரு சத விகிதமே. 1941-ல் மொத்தச் செலவு ரூ. 631 லட்சமேயாகும்.

நம் மாகாண நிலைமை

நம் மாகாணத்தில், 1947-ல், மொத்தம் 1,211 ஆஸ்பத்திரிகளும், அவற்றில் 16,205 பெட்டுகளும் இருந்தன; 4.98 லட்சம் பேர் அவற்றில் தங்கியும், 173.6 லட்சம் பேர் வீடுகளிலிருந்து வந்தும் சிகிச்சை பெற்றனர்.

சுகாதாரஇலாகா வேலைகளுக்காக 1949-50 பட்ஜெட்டில் ஒரு கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது; அதாவது மொத்த செலவில் சுமார் 2 சத விகிதம். இதில் ரூ. 15 லட்சம் தாலுக்கா ஆஸ்பத்திரிகளை அபிவிருத்தி செய்யவாம். கிராமாந்தர குடி தண்ணீர் சப்ளைத் திட்டத்தை 10 வருஷங்களில் நிறைவேற்றுவதென்றும், முனிசிபல் திட்டங்களை 20 வருஷத்தில் முடிப்பதென்றும் தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது 60 முனிசிபாலிட்டி, பஞ்சாயத்துகளில் சுத்தக் குடி தண்ணீர் சப்ளையுண்டு; 7 முனிசிபாலிட்டிகளில், ஒழுங்கான சாக்கடை வசதிகள் உண்டு. கிரா

மாந்தரக் குடி தண்ணீர் சப்ளை திட்டங்களுக்காக 1947-48-ல் ஆரம்பித்த ஒரு கோடி நிதிக்கு இவ்வருஷம் ரூ. 10 லட்சம் சேர்க்கப்படும். நகர்ப் புறங்களில் சேரிகளை ஒழித்து, தொழிலாளர் வகுப்பினருக்கு வீடுகள் கட்டும் சங்கங்களுக்கு சென்ற வருஷம் ரூ. 80 லட்சமும், இவ்வருஷம் ஒரு கோடியும் கடன்வசதி செய்துதரப்பட்டிருக்கிறது. கிராமாந்தரங்களில் இவ்வேலை இப்போது சாத்யமில்லையென்று கைவிடப் பட்டுள்ளது.

மலேரியா

நம் நாட்டில் மலேரியா, காலரா, வைசூரி, க்ஷய ரோகம் முதலியவையே பெருவாரியான சாவுகளுக்குக் காரணம்.

இவற்றில் மலேரியா மட்டிலும் இந்தியா-பாகிஸ்தானில் வருஷத்தில் 10 கோடி பேரைத்தாக்கி, 20 லட்சம் பேரைப் பலி கொள்ளுகிறது; பிறர் இதனால் பலங்குன்றி, இதர நோய்களுக்கு இரையாகின்றனர். இதனால் தொழிலுற்பத்திக்கு ஏற்படும் நஷ்டம் கணக்கிலடங்காதது. தவிர, மலேரியா மலிந்த சில சதுப்பு நிலப் பிரதேசங்களில் விவசாயம், காடுகளில் மரம் வெட்டல் முதலிய தொழில்கள் தடைப்படுகின்றன. டி.டி.டி. (D.D.T.) என்ற மருந்தைத் தேங்கிய நீரில் தெளித்து, மலேரியா கொசுக்கள் வளரவொட்டாமல் தடுக்கும் வேலை இப்போது தென் கன்னடத்தில் பல கிராமங்களில் வெகுதூரம் பலனளித்துள்ளது. இன்னும், மலைநாடு, வயநாடு, பெய்பூர் (ஆந்திரா), வங்காளத்தில் சுந்தரவனப் பிரதேசம் இவற்றில், உலக சுகாதார ஸ்தாபன நிபுணர்களின் உதவியுடன், இவ்வேலையை விஸ்தரிக்க ஏற்பாடாகிவருகிறது.

காலரா, வைசூரி, பிளேக்

காலராவினால் வருஷத்துக்கு சுமார் ஒரு லட்சம் பேர் இறக்கின்றனர். சமீப வருஷங்களில், அம்மை குத்துவது பரவி, இது ஓரளவு குறைந்து வருகிறது. இருந்தாலும்,

இவ்வருஷத்தின் முதல் 3 மாதங்களில் மட்டும், நம் மாகாணத்தில் சுமார் 7,600 பேர் இதற்கு ஆளாகி, 3,800 பேர் இறந்துவிட்டனர்.

வைசூரி நோயும் சமீப காலத்தில் அம்மை குத்துவதால் குறைந்து வருகிறது.

பிளேக் நோய், முதல் முதலாக 1896-ல் பம்பாயில் ஆரம்பித்துப் பிறகு நாடு பூராவும் பரவி, 1904-ல் 9.6லட்சம் பேரைப் பலிகொண்டது. 1940-ல் சுமார் 20,000 பேர் இதற்கு இரையாயினர். சமீப காலத்தில் இது குறைந்து வரினும், திடீரென்று எப்போதாவது வலுத்துவிடுகிறது.

க்ஷயரோகம்

நம்நாட்டின் மொத்தச் சாவுகளில் 12-ல் ஒன்று க்ஷய ரோகத்தாலாகும். வருஷத்தில் சுமார் 5 லட்சம் பேர் இதற்கிரையாகின்றனர். உணவு புஷ்டியின்மையும், நல்ல காற்று இல்லாமல் நகரங்களில் ஜனநெருக்கம் ஏற்படுவதுமே இதற்கு முக்கிய காரணங்களாகும். இப்போது சுமார் 125 டி.பி. கிளினிக்குகளில் 8,000 பெட்டுகளே உண்டு. 40,000 கிளினிக்குகளில் 5 லட்சம் பெட்டுகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தால் தான் திருப்திகரமாக இந்நோயாளிகளை ஒதுக்கிவைத்து சிகிச்சை தரமுடியும். புதிதாக இது பரவாமல் தடுப்பதற்கு, முதலில் ரூ. 3 கோடியும், வருஷா வருஷம் ரூ. 3 கோடியும் செலவு செய்து, பி.ஸி.ஜி. அம்மை குத்தும் 200 கோஷ்டிகளைத் தயார் செய்யவேண்டுமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது.

முதல் முதலாக 1948-ல் மதனபள்ளியில்தான் பி.ஸி.ஜி. சென்டர் அமைக்கப்பட்டது. தற்சமயம் சென்னை நகரில் மாணவர்களுக்கு இந்த அம்மை குத்தப்பட்டு வருகிறது. ரூ. 4 லட்சம் செலவில் இத்திட்டத்தை மாகாணம் பூராவும் நிறைவேற்ற ஏற்பாடாகி வருகிறது.

தற்சமயம் நம் மாகாணத்தில் தாம்பரத்திலும், மதனபள்ளியிலும், பெருந்துறையிலும், திருச்சியிலும் விசேஷ க்ஷயரோக ஆஸ்பத்திரிகள் உள்ளன.

குஷ்ட நோய்

ஆதி காலத்திலிருந்தே நம் நாட்டில் பரவியுள்ள இந்நோய், இந்தியா-பாகிஸ்தானில் சுமார் 10 லட்சம் பேரைப் பிடித்திருப்பதாகவும், இதில் 2.5 லட்சம் கேஸுகள் தொட்டால் பரவக்கூடியவை என்றும் தெரிகிறது; இவர்களில் 15,000 பேரை ஒதுக்கி வைத்து சிகிச்சை தரக்கூடிய குஷ்டரோகி ஹோம்களே உள்ளன. சர்க்கார்கள் நடத்தும் சிலவற்றைத் தவிர, குஷ்டரோக சேவா மிஷன் மட்டும் 30 ஹோம்களை நடத்தி வருகிறது.

கிராமாந்தரங்களில் தனி இடங்கள் கட்டி, நோயாளிகள் இரவு வேளைகளில் அங்கு வந்து தூங்கச்செய்யும் முறையானது, 1939 முதல் நம் மாகாணத்தில் கையாளப்பட்டு, வெகுதூரம் வெற்றியளித்துள்ளது. இப்போது நம் மாகாண குஷ்டரோக நிவாரண டைரக்டரான டாக்டர் **காக்ரேன்** ஆரம்பித்த 'போலம்பாக்கம் சென்டரை', மாகாண சர்க்காரே சமீபத்தில் எடுத்து நடத்தி வருகிறது.

நம் மாகாணத்தில் சுமார் ஒரு லட்சம் குஷ்டரோகிகள் இருக்கலாமென்றும், அதில் 2,000 பேருக்கே ஆஸ்பத்திரி வசதி உண்டென்றும் தெரிகிறது. குஷ்டரோக சிகிச்சைக்கு மத்ய ஸ்தானமான திருமணி ஆஸ்பத்திரியை சென்ற வருஷம் சர்க்கார் எடுத்து நடத்தி வருகின்றனர். பல சர்க்கார் ஆஸ்பத்திரிகளிலும் குஷ்டரோக கிளினிக்குகள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. இதைத் தவிர 12 பிரைவேட் ஹோம்கள் இம்மாகாணத்தில் உள்ளன. சமீபத்தில் கஸ்தூரிபாய் ஞாபகார்த்த டிரஸ்டின் ஆதரவில் தென்னாற்காட்டில் ஒரு சென்டர் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றிற்கெல்லாம் சர்க்கார் மான்யமளித்து வருகிறது.

புற்று நோய்

இந்திய மரண சங்கியையில், 45 வயதுக்கு மேற்பட்ட ஒரு லட்சம் பேரில் 150 பேர் புற்று நோயினால் இறக்கின்றர் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இப்போது பம்பாயில் டாடா மெமோரியல் புற்று நோய் ஆஸ்பத்திரியில் உயர்தர சிகிச்சை தரப்படுகிறது. கல்கத்தாவிலும் சமீபத்தில் பிரத்யேக கிளினிக் ஏற்பட்டிருக்கிறது. சென்னை ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியில் ஒரு கிளினிக் அமைக்கவும், தனியாக ஒரு ஆஸ்பத்திரி ஆரம்பிக்கவும் முயற்சி நடந்து வருகிறது.

சித்தப் பிரமை

இந்தியாவில் 15 லட்சம் பேர் பைத்தியம், சித்தப் பிரமை, 'பிசாசு பிடித்தல்' போன்ற மனோ வியாதிகளுக்கு ஆளாகியுள்ளனர்; இதைப்போல் இருமடங்கு மனோ வளர்ச்சியின்றி அரைப் பைத்தியங்களாகத் தவிக்கின்றனர். மனோ தத்துவ சிகிச்சைக்கு 8 லட்சம் பெட்டுகளுள்ள ஆஸ்பத்திரிகள் தேவை; ஆனால் இப்போதுள்ளது சுமார் 10,000 பெட்டுகளே. சென்னை, பெங்களூர், ராஞ்சி, பூனவில் உள்ளவை வைத்தியம் செய்யும் ஆஸ்பத்திரிகள்; மற்றவையெல்லாம் முரட்டுப் பைத்தியங்களை அடைத்துப் போட்டுக் காவல் காக்கும் இடங்களேயாகும். பெங்களூர் மெண்டல் ஆஸ்பத்திரியில் மட்டுமே, மனோதத்துவ முறையிலும், இதர விஞ்ஞான முறைகளிலும், மூளையை ஆபரேஷன் செய்தும், நல்ல சிகிச்சைக்கான எல்லா வசதிகளும் உண்டு.

வைத்திய ஆராய்ச்சி

1906-ல் கஸௌளியில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட மத்ய ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் பாம்பு, நாய்கடி மருந்தும், டைபாய்டு, காலரா இவற்றிற்கு ஊசிகுத்தும் மருந்தும் தயாராகிறது. கல்கத்தாவிலுள்ள மத்ய மருந்து ஆராய்ச்சி நிலயத்தில், நாட்டில் உற்பத்தியாகும் மருந்துகளைப் பரிசீலித்து,

பேடென்ட் வழங்கப்படுகிறது. பம்பாயிலுள்ள ஹாப்கைன் இன்ஸ்டிடியூட்டில் முக்கியமாக பிளேக் மருந்து தயாராகிறது. கிண்டி கிங் இன்ஸ்டிடியூட்டில் (1904-ல் ஆரம்பம்) அம்மை குத்தும் மருந்துகள் தயாராகிறது. கஸௌளியில் உள்ளது போன்ற, நாய்கடி சிகிச்சை ஸ்தலம் ஒன்று கூனூரில் (1907-ல்) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. உணவு புஷ்டி பற்றி ஆராய்ச்சி செய்யக் கூனூரிலும், கால்நடை வைத்திய ஆராய்ச்சிக்கு முக்தேச்வரிலும், டில்லியில் மலேரியா இன்ஸ்டிடியூட்டும் உள்ளன. க்ஷயரோக இன்ஸ்டிடியூட் டில்லியில் அமைக்கப்படும்; இதற்கு முதல் படியாக, டில்லி சர்வகலாசாலையில் க்ஷயரோகம் பற்றிய கல்விக்கு விசேஷ ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. மூலிகைகளை வளர்த்து, ஆராய்ச்சி செய்ய ஸ்ரீநகரில் உள்ள ஸ்தாபனத்தில், இந்தியாவிலுள்ள 2,000 மூலிகைகளில் 1,730 வகைகள் வளர்க்கப்படுகின்றன.

டில்லியில் மட்டும் இப்போது நர்சுகளுக்கு உயர்தரக் கல்லூரியுண்டு. நம் மாகாணத்தில், சென்னை, வேலூர், மதுரை, விசாகை, குண்டூர் முதலிய இடங்களில் மெடிகல் காலேஜுகள் உள்ளன.

தொழிலாளர் நிலை

இந்தியாவில் பெரும்பாலோர் விவசாயத்திலேயே ஈடுபட்டுள்ளனர். வருஷத்தில் சில மாதங்களில் இவர்களில் பலர் பக்கத்து நகரங்களுக்குச் சென்று கொஞ்ச காலம் வேலை பார்த்து விட்டு, மறுபடியும் சாகுபடிக்குத் திரும்பிவிடுகின்றனர். இவர்களைத் தவிர, நகரங்களில் பெரும் தொழிற்சாலைகளில் நிரந்தரமாக வேலை செய்பவர்கள் சுமார் 26.4 லட்சம் பேர், பாக்டரி சட்டத்தின் கீழ் கணக்கில் வந்தவர்கள்.

நம் மாகாணத்தில் 1931 சென்ஸஸ்படி 237 லட்சம் பேர் விவசாயத்தையும், 45.9 லட்சம் பேர் கைத்தொழில், வர்த்தகத்

துறைகளையும் பிழைப்புக்கு நம்பியிருந்தனர். 1941 சென்ஸஸ்படி 35,430 கிராமங்களில், 54.9 லட்சம் பேர் நிலமுள்ளவர்களும், 17.4 லட்சம் பேர் வார, குத்தகைக்காரர்களும், 55 லட்சம் பேர் நிலக்கூலிக் காரர்களும், 15.6 லட்சம் தச்சு, உலைக்கூடம் முதலிய கைத்தொழில் வேலைக்காரரும் இருந்தனர்.

நமது மாகாண ஜனத்தொகையில் ஆயிரத்தில் 445 பேர் (பாலர், மாதர், கிழவர்) எத்தொழிலிலும் ஈடுபடவில்லை; மீதி 555-ல் 270 பேர் விவசாயத்திலும், 77 பேர் கைத்தொழில், வர்த்தகம், போக்கு வரத்துத் துறைகளிலும், 11 பேர் சர்க்கார் வேலையிலும், 197 பேர் பல வகை வேலைகளிலும் ஈடுபட்டிருந்தனர்.

தொழிலாளர் வர்க்கத்தில் பெரும்பாலோரான விவசாயத் தொழிலாளிகளுக்கென்று பொதுவாக இதுவரை சர்க்கார் சட்ட திட்டங்கள் செய்யப்படவில்லை. நிலமுள்ளவர்கள் தவிர, வெறும் கூலிக்கு மட்டும் வேலை செய்யும் விவசாயத் தொழிலாளிகளுக்குக் குறைந்தபட்சக் கூலி, வேலை சௌகரியங்கள் முதலியவை பற்றி 1951 ௵ மார்ச் மாதத்திற்குள் சட்டம் செய்வதென்று மத்திய சர்க்கார் தீர்மானித்துள்ளது. இதற்காக இந்தியாவில் மொத்தம் 2,000 கிராமங்களில் (சென்னையில் 200 கிராமங்களில்) கூலி ஆட்களின் தொழில் நிலைமை பற்றி சர்வே நடந்து வருகிறது.

விவசாயத் தொழிலில் சம்பந்தப்பட்ட அஸ்ஸாம் தேயிலைத் தோட்டங்களில் வேலை செய்வோரின் நிலைமையை சீர்திருத்த மட்டும் 1932-ல் சட்டம் செய்யப்பட்டது.

பாக்டரி தொழிலாளர்

பாக்டரிகளில் வேலை செய்வோரின் சௌகரியங்களைக் கவனிக்கவும், வேலை நேரம், கூலி நிர்ணயம் பற்றியும் இது வரை பல சட்டங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. 1881-ல் வந்த முதல் பாக்டரி சட்டத்தின்படி 100 பேருக்கு மேல் வேலை

செய்யும் பாக்டரிகள் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வந்தன. இதன் பிறகு பல தடவைகளில் திருத்தங்களும், புதிய பாக்டரி சட்டங்களும் ஏற்பட்டுக் கடைசியாக 1948-ல் ஏற்பட்ட சட்டத்தின்படி, விசை யந்திரமுள்ள 10 பேர் வேலைசெய்யும் தொழிற்சாலைகளும், யந்திரமில்லாமல் 20 பேருக்கு மேல் வேலை செய்யும் தொழிற்சாலைகளும் பாக்டரி சட்டத்தின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டன. இப்போதுள்ள நிலைமையில் பாக்டரி தொழிலாளர்களுக்கு தினசரி 8 மணிநேர வேலை, வாரத்தில் ஒரு நாள் சம்பளத்துடன் விடுமுறை, 'ஓவர் டைம்' வேலைக்கு $1\frac{1}{2}$ மடங்குக்கூலி, 13 வயதுக்கு மேற்பட்ட சிறுவர்களையே அமர்த்தி, தினசரி $4\frac{1}{2}$ மணி வேலை வாங்கலாம் என்பது போன்ற கட்டுப்பாடுகள் உள்ளன. ஸ்திரீகளுக்கு இரவு நேர வேலை கிடையாது. வேறு பல சட்டங்களின் கீழ் பிரசவகால சகாயநிதி, தொழிலாளருக்கு வேலை நேர விபத்துகளாலுண்டாகும் அங்க ஹீனம், சாவு முதலியவற்றிற்கு நஷ்ட ஈடு, மாதம் முடிந்த 7 நாளைக்குள் தொழிலாளருக்கு சம்பள பட்டுவாடா முறை, முதலிய கட்டாய ஏற்பாடுகள் உண்டு.

பாக்டரி தொழிலாளருக்கு குறைந்தபட்சக் கூலி நிர்ணயிப்பதென்று முதலில் முடிவாகி, பிற்பாடு "நியாய மான கூலி" நிர்ணயிப்பதென்று தீர்மானிக்கப்பட்டிருக் கிறது. இதுபற்றி சீக்கிரம் சட்டம் வருமாம். தொழிலா ளருக்கு லாபத்தில் பங்கு அளிப்பதென்று முதலில் செய்யப் பட்ட முடிவை முதலாளிகள் பிற்பாடு எதிர்த்ததை யடுத்து இப்பிரச்னை ஒரு முடிவுமில்லாமல் தள்ளிப் போடப் பட்டுள்ளது.

இதைத்தவிர, பெரும் தொழிற்சாலைகளில் ஈடுபட்ட சுமார் 20 லட்சம் தொழிலாளிகளுக்கு, 1948 ஷ அரசாங்க இன்ஷ்யூரன்ஸ் சட்டத்தின் மூலம், (1) வருஷத்தில் 56 நாள் அரைச்சம்பளத்துடன் சீக்கு லீவும், சீக்கு காலத்தில் வைத்திய உதவியும்; (2) தினசரி 12 அணு வீதம் மொத்தம்

12 வாரங்களுக்கு பிரசவகால சகாயமும்; (3) இப்போதுள்ள தொழிலாளர் நஷ்ட ஈடு சட்டத்தின் கீழுள்ள உதவிக்குப் பதிலாகக் குறிப்பிட்ட விகிதங்கள்படி அங்கஹீன நஷ்ட ஈடும், வாரிசுதாரர்களுக்கு சகாயநிதியும் அளிக்கப்படும். இதற்கான சர்க்கார் இன்ஷ்யூரன்ஸ் கார்ப்பரேஷன் 6-10-48-ல் ஆரம்பித்தது.

நம்மாகாணத்தில் 1948 டிசம்பரில் மொத்தம் 4,167 பாக்டரிகள் இருந்தன. இவைகளில் தினசரி 2,88,772 தொழிலாளிகள் சராசரியில் வேலை செய்தனர்; இதில் பஞ்சாலைகளில் மட்டும் 98,030 பேர் (1947-ல் 1,00,225 பேர்). 1948-ல் புதிதாக 301 பாக்டரிகளில் தொழிலாளருக்கு வீடுகளும், 16 பாக்டரிகளில் தொழிலாளர் குழந்தைகளுக்கு ஸ்கூல்களும் ஏற்பட்டன. 2,000 பாக்டரிகளில் வேலை செய்த மொத்தம் 52,000 ஸ்திரீகளில் அவ்வருஷத்தில் 3,200 பேர் பிரசவகாலப் பணஉதவி கோரி மொத்தம் ரூ. 1,03,000 பெற்றனர்.

பாக்டரிகள் தவிர, கடைகள், ஹோட்டல்கள், இதர வர்த்தக ஸ்தாபனங்கள் ஆகியவைகளில் 8 மணி நேர வேலை, இடைவேளை ஓய்வு, சம்பளத்துடன் வார விடுமுறை முதலிய சகாயங்களுக்கு, சென்னை உள்படப் பலமாகாணங்களில் கடை சிப்பந்திகள் சட்டம் அமுலுக்கு வந்திருக்கிறது.

தொழில் தகராறுகள்

தொழிற்சாலைகளில் தகராறுகள் ஏற்பட்டு ஸ்டிரைக்குகளால் நஷ்ட மேற்படுவதைத்தடுக்க 1929-ல் முதல் முதலாகச் சட்டம் செய்யப்பட்டது. அதன்படி அனுதாப ஸ்டிரைக்குகளும், சர்க்காரை நிர்ப்பந்திக்கும் அரசியல் ஸ்டிரைக்குகளும் கூடாதென்பதும், பொது நலத்தொழில்களில் 14 நாள் நோட்டீஸில்லாமல் ஸ்டிரைக் கூடாதென்றும் தடுத்ததுடன், பொதுவாகத் தொழில் தகராறுகளையும் தீர்த்து

வைக்க சமரஸ போர்டுகள் நியமிக்க சர்க்காருக்கு அதிகாரமளிக்கப்பட்டது. இதன்பின் 1947-ல் ஏற்பட்ட தொழில் தகராறுச் சட்டத்தின் முக்கிய அம்சங்களாவன:—(1) 100 பேருக்கு மேலுள்ள தொழிற்சாலைகளில் வொர்க்ஸ் கமிட்டி அமைத்து, தகராறுகளை வளரவிடாமல் தடுப்பது; (2) பொதுநலத் தொழில்துறைகளில் கட்டாயமாகவும், இதர தகராறுகளில் சமயோசிதம் போலவும், சமரஸம் செய்துவைக்க சர்க்கார் சமரஸ ஆபீஸர்களை நியமிப்பது; சமரஸப்பேச்சு நடக்கும்போதும், அது முடிந்த 7 நாட்களுக்குள்ளும் ஸ்டிரைக்குகள், கதவடைப்புகள் கூடாது; (3) ஸ்தல சர்க்கார் அவசியமென்று கருதும் தகராறுகளை நிரந்தர தொழில் கோர்ட்டுகளுக்கு அனுப்பி, கோர்ட்டுகளின் முடிவை ஒரு வருஷத்துக்கு அமுல் நடத்துவது; தொழில் கோர்ட்டு விசாரணையின்போதும், அது முடிந்து இருமாதங்கள் வரையிலும் ஸ்டிரைக்குகள், கதவடைப்புகள் கூடாது.

தொழில் தகராறுகளைத் தீர்ப்பதற்கும், முதலாளி-தொழிலாளி நல்லுறவை ஸ்தாபிக்கவும், புதிதாக சீக்கிரத்தில் புது மசோதா வருமென்றும், அதன் கீழ் சிறுதகராறுகளைத் தீர்த்துவைக்கவும், தொழிலாளிகளும் முதலாளிகளும் தாமே தகராறுகளைத் தீர்த்துக்கொள்ள ஊக்கமளிக்கவும், மாகாணங்களில் நிரந்தர லேபர் கோர்ட்டுகள் அமைக்கப்படுமென்றும் தெரிகிறது.

இப்போது மாகாண சர்க்கார்கள் நியமித்துள்ள தொழில் கோர்ட்டுகள் (இன்டஸ்டிரியல் டிரிப்யூனல்) தவிர, கல்கத்தாவிலும், தான்பாதிலும் மத்திய சர்க்கார் இரு கோர்ட்டுகள் வைத்திருக்கின்றனர். இதுதவிர, பல மாகாணங்களில் கிளைகளையுடைய பாங்கி, இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளில் ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்க்க, மத்திய சர்க்காரே இன்டஸ்டிரியல் டிரிப்யூனல் அமைத்துள்ளது. மேலும், தொழில் கோர்ட்டுகளின் தீர்ப்புகளின் மீது அப்பீல் செய்துகொள்ள ஒரு மத்திய அப்பீல் டிரிப்யூனல் வைக்க சீக்கிரத்தில் சட்டம் வரும்.

1948-ல் மொத்தம் 1,684 ஸ்டிரைக்குகளும் கத வடைப்புகளும் ஏற்பட்டு, அதனுல் 80.38 லட்சம் வேலை நாட் கள் வீணுயின. ஆனுல் இது 1947-ல் ஏற்பட்ட 1,811 ஸ்டிரைக்குகள், 165.6 லட்சம் வேலை நாட்கள் நஷ்டம், இவைகளைவிட வெகு குறைவு.

சென்னை மாகாணத்தில் 1948-ல் 147 ஸ்டிரைக்கு களும், 1947-ல் 164 ஸ்டிரைக்குகளும் ஏற்பட்டு, இவற்றில் முறையே 30 லட்சம், 20 லட்சம் வேலை நாட்கள் வீணுயின. மொத்த ஸ்டிரைக்குகளில் 29-ல் வெற்றி கிடைத்தது. 79 தகராறுகளில் சர்க்கார் சமரஸம் பலித்தது.

தொழிற் சங்கங்கள்

தொழிலாளர்கள் ஒன்ருகச் சேர்ந்து, தங்கள் குறை களை சர்க்காருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளவும், தங்களுக்குள் பரஸ்பரம் உதவிக்கொள்ளவும் சென்ற நூற்ருண்டின் இறுதியில் பம்பாயில் சில யூனியன்கள் ஏற்பட்டன. ஆனுல் தங்கள் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றத் தொழிலாளர் கூட்டு பேரம் நடத்தவும், ஸ்டிரைக் செய்யவும் முதல் முதலாக அன்னை பெஸண்ட் கோஷ்டியைச் சேர்ந்த பி. பி. வாடி யாவும், திரு. வி. கல்யாணசுந்தர முதலியாரும் சேர்ந்து சென்னை லேபர் யூனியனை 1918-ல் அமைத்தனர். அந்த ஸ்டிரைக்கின் விளைவாக, தொழிலாளர் தலைவர்கள் மீது ஹைகோர்ட்டு தடை உத்தரவு போட்டது. இதன் மீது ஏற்பட்ட கிளர்ச்சியின் பயனுக 1926-ல் தான் தொழிற் சங்க சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. அதன்படி தொழி லாளர் சங்கம் அமைத்து, நிதி சேர்த்து, ஸ்டிரைக்குகள் நடத்தவும், ஸ்டிரைக் செய்வதால் ஸிவில், கிரிமினல் வழக்கு களுக்குள்ளாகாமல் பாதுகாப்புப் பெறவும் உரிமை பிறந்தது.

1920-ல் மகாத்மா காந்தியின் தலைமையில் ஆமதா பாதில் ஏற்பட்ட தொழிற் சங்கமானது, முதலாளிகளுடன்

பெரும்பாலும் சமரஸ மூலமே கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றிக் கொண்டு வந்து, இப்போது இந்திய தேசியத் தொழிற் சங்க காங்கிரஸிற்கு மூலஸ்தானமாக விளங்குகிறது.

•

1920-ல், அப்போதிருந்த எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் சேர்ந்து அகில இந்திய தொழிற்சங்க காங்கிரஸ் அமைத்துக்கொண்டன. 1930-ல் பண்டித நேருவின் தலைமையில் இச்சங்கம் அனுசரித்த தீவிரக் கொள்கையை எதிர்த்து என். எம். ஜோஷி கோஷ்டி விலகிக்கொண்டு தனி பெடரேஷன் அமைத்துக்கொண்டனர். 1938-ல் அ. இ. தொ.ச.கா.வின் கொடியிலிருந்து அரிவாள், சுத்தி (கம்யூனிஸ்டுச் சின்னம்) எடுக்கப்பட்டு, வெறும் செங்கொடி மட்டும் சங்கக்கொடியாகி, இருகோஷ்டிகளும் ஒன்று சேர்ந்தன. மறுபடியும் யுத்தக் கொள்கை சம்பந்தமாகப் போட்டி எற்பட்டு, எம். என். ராய் கோஷ்டி பிரிந்து தனி பெடரேஷன் அமைத்தது. அ.இ.தொ.ச.கா.வில் இன்று சுமார் 6 லட்சம் பேர் மெம்பர்கள் என்று தெரிகிறது. இதன் தலைவர் ஸ்ரீ வி. சக்கரை செட்டி. கம்யூனிஸ்டு ஆதிக்கம் பரவிய அ.இ.தொ.ச.கா.விலிருந்து காங்கிரஸ் வாதிகள் விலகி 1946ஆம் மே மாதத்தில் தேசிய தொழிற் சங்க காங்கிரஸ் அமைத்தனர். இன்று இந்தியாவிலுள்ள தொழிற்சங்க பெடரேஷன்களில் இதுவே மிகப்பெரியதாகும். இதில் சுமார் 8 லட்சம் அங்கத்தினர்கள் கொண்ட பல யூனியன்கள் சேர்ந்துள்ளன. இதன் தலைவர்: ஸ்ரீ கந்துபாய் தேசாய். தமிழ் நாட்டின் கிளைக்கு ஸ்ரீ கே. காமராஜ் தலைவர்.

மேலே கண்ட இரண்டிலும் சேராமல் சோஷலிஸ்டுகள் ஹிந்த் மஸ்தூர் சபை என்ற தனி தொழிற்சங்க சம்மேளனத்தை அமைத்துள்ளனர். இதில் சுமார் 5 லட்சம் மெம்பர்கள் உண்டென்று தெரிகிறது. இதன் தலைவர்: ஸ்ரீ என். எம். ஜோஷி.

•

இடதுசாரி உதிரிக் கோஷ்டியைச் சேர்ந்த சங்கங்கள் புதிதாக ஐக்கிய தொழிற்சங்க காங்கிரஸ் அமைத்துக் கொண்டன. இதன் தலைவர் புரொபஸர் கே. டி. ஷா.

மேலே கண்ட தொழிற்சங்க கோஷ்டிகள் எதிலும் சேராமல், ரயில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் சேர்ந்த அ. இ. ரயில்வேக்காரர் பெடரேஷனில் 1,29,000 அங்கத்தினர் இருக்கிறார்கள். இதன் தலைவர் ஸ்ரீ ஜெயப்பிரகாஷ் நாராயணன்.

ரயில் தொழிலாளருக்கு அடுத்தபடி மிகப்பெரியதான அகில இந்திய தபால், தந்தி சிப்பந்திகள் சங்கத்தின் தலைவர் ஸ்ரீ வி. ஜி. தால்வி.

உலகத் தொழிற்சங்க காங்கிரஸில் கம்யூனிஸ்டு ஆதிக்கம் இருப்பதை எதிர்த்துப் புதிய சர்வதேச சங்கம் அமைக்கும் முயற்சியில் நம் தேசிய தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் ஒத்துழைத்ததுடன், தனியாக ஆசிய தொழிற்சங்க பெடரேஷன் அமைக்கவும் பூர்வாங்க ஏற்பாடுகள் முடிந்து விட்டன.

தொழிலாளருக்கு வீடு வசதி

பெரும் நகரங்களிலும், நெருக்கமான பாக்டரிப் பிராந்தியங்களிலும் ஏழைத் தொழிலாளர் குடியிருக்க வசதி போதாமல் தவிப்பதைக் கண்டு, ரயில்வே சிப்பந்திகளுக்கும், நிலக்கரி சுரங்கத் தொழிலாளருக்கும், இன்னும் சில பெரிய தொழிற்சாலைகளிலும், ஏற்கனவே வீடுகள் கட்டித் தரப்பட்டுள்ளது. இன்னும் 10 வருஷங்களில் ரூ. 300 கோடி செலவில் ஒரு கோடி தொழிலாளர் வீடுகள் கட்டித்தர இந்திய சர்க்கார் திட்டம் போட்டிருக்கிறது. இதன்படி பாக்டரி தொழிலாளருக்கு 7·25 லட்சம் வீடுகளும், தோட்டத் தொழிலாளருக்கு 2 லட்சம் வீடுகளும்; துறைமுகத் தொழிலாளர் முதலியோருக்கு சுமார் 75,000 வீடு

களும் கட்டித் தரப்படுமாம். இதற்கு மூன்றில் இரண்டு பங்கு மூலதனம், மத்ய சர்க்காரால் வட்டியில்லாக் கடனாகத் தரப்படும். மீதியை மாகாண சர்க்கார்கள் போடும். கடனை 25 வருஷத்தில் திருப்பித் தருவதற்கு வருஷா வருஷம் பணம் சேர்த்து ஒதுக்கப்படும். வீடுகளின் செலவில் $2\frac{1}{2}$ சத விகிதம், அல்லது தொழிலாளியின் கூலியில் 20 சத விகிதம், என்ற முறையில் குடக்கூலி தொழிலாளியிடமிருந்தும்; தொழிலாளிகளுக்கு அளிக்கப்படும் வீடுகளின் செலவில் 3 சதவிகிதம் பாக்டரி முதலாளிகளிடமிருந்தும், வசூலிக்கப்படும்.

மில் தொழிலாளருக்கு வீடுகள் கட்டுவதற்காக பம்பாய் சர்க்காருக்கு ரூ. 2 கோடி கடன் ஏற்கனவே சாங்ஷன் செய்யப்பட்டுள்ளது. தவிர, நிலக்கரி சுரங்கத் தொழிலாளருக்கு 50,000 வீடுகள் கட்ட ஒரு போர்டும் நியமிக்கப்பட்டுள்ளது.

தேசியக் கல்வித் திட்டம்

இந்தியாவில் பிரிட்டிஷ் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியின் ஆட்சி ஏற்பட்டு வெகுகாலம் வரையில் சர்க்கார் மூலம் கல்வி பரப்புவதற்கு ஏற்பாடு எதுவும் செய்யவில்லை. 1816-ல் டேவிட் ஹேர் என்ற ஆங்கிலேயரும், ராஜா ராம் மோகன ராயும் சேர்ந்து கல்கத்தாவில் ஹிந்து காலேஜ் ஆரம்பித்து, மேனாட்டு முறைக் கல்விக்கு அடி கோலினர். 1818-ல் செராம்பூரில் பிரிட்டிஷ் பாதிரிமார் காலேஜ் ஆரம்பித்தது. 1830-லிருந்து மதப் பிரசாரத்தை விட கல்வித்துறையிலேயே அதிகமாக ஈடுபட்ட பாதிரிகள், மேனாட்டுக் கல்விப் பயிற்சியை வெகுவாகப் பரப்பினர். 1835-லிருந்து லார்டு மெகாலேயின் திட்டத்தைப் பின்பற்றி சர்க்காரே ஹைஸ்கூல், காலேஜ்களை ஆரம்பித்து, ஆங்கிலக் கல்வியைப் பரப்பலானார்கள். 1837-ல் பாரசீக பாஷைக்குப் பதிலாக ஆங்கிலம் அரசாங்க பாஷையாகியது. மேனாட்டுக் கல்வி

பெற்றவர்களுக்கே உத்யோகம் கொடுக்கப்படுமென்று 1844-ல் அறிவிக்கப்பட்டது. அதன் பின் ஆங்கிலக் கல்வி வேரூன்றியது. முதலில் ஆங்கிலக் கல்வியில் முஸ்லிம்கள் அதிகம் ஈடுபடவில்லை. சர்க்காரின் விசேஷ சலுகையின் பேரில் சமீபகாலத்தில் தான் இவர்கள் இத்துறையில் முன்னேறலாயினர்.

முதலில் உயர்தரக் கல்விக்கு மட்டும் ஆதரவளித்ததால், போதிய பலன் கிட்டவில்லையென்று கருதி, சுதேச பாஷைகளின்மூலம் ஆரம்பக்கல்வியைப் பரப்பவும்; சர்க்காரே கலாசாலைகளை நடத்துவதற்குப் பதிலாக கிராண்டுகள் மூலம் தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் ஸ்கூல்களை அதிகரிக்கவும்; பல கலாசாலைகளுக்கும் பொதுவான பாடதிட்டங்களை வகுத்து, பரீட்சைகளை நடத்துவதற்கான சர்வகலாசாலைகளை அமைக்கவும், 1854-ல் திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. இதன் படி 1857-ல் கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை சர்வகலாசாலைகள் ஏற்பட்டன. ஆனால் இந்த யூனிவர்சிடிகளில் கல்விப் பயிற்சிக்கு ஏற்பாடு எதுமின்றி, பரீட்சைகள் மட்டும் நடத்தி, சர்க்காருக்கு சிப்பந்திகள் தயாரித்துக் கொடுக்கமட்டும் இவை உதவின. இதன்பின் தாமே கல்விப் பயிற்சியளிக்கும் சிறிய சர்வகலாசாலைகளை அமைக்கவும், ஏற்கனவேயிருந்த சர்வகலாசாலைகளில் ஆராய்ச்சிக்கும், உயர்தரப் பயிற்சிக்கும் புது ஏற்பாடுகள் செய்யவும், 1913-ல் இந்திய சர்க்கார் தீர்மானித்தது. 1919-ஆம் அரசியல் சீர்திருத்தச் சட்டத்தின் படி, கல்வி இலாகா (ஐரோப்பியர் கல்வி தவிர) மாகாண சர்க்கார்களிடம் மாற்றப்பட்டது. 1935-ஆம் அரசியல் சட்டத்தின் கீழ் கல்வி இலாகா பூராவும் மாகாண மந்திரிகளிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. தற்சமயம் கமிஷனர் மாகாணங்களில் கல்வி நிர்வாகமும், அலிகர், காசி, டில்லி சர்வகலாசாலைகளின் நிர்வாகமும் மத்ய சர்க்காரிடம் உள்ளது. இது தவிர, நாடு பூராவுக்கும் பொதுக்கல்வித் திட்டங்களை வகுப்பதும், அவற்றை நிறைவேற்ற மாகாண சர்க்கார்களுக்குப் பணஉதவி செய்வதும், உயர்தர டெக்னிகல்

ஆராய்ச்சிக்கு ஏற்பாடு செய்வதும், மத்ய சர்க்காரின் பொறுப்பாகும்.

புள்ளி விவரங்கள்

பிரிவினைக்கு முன், பிரிட்டிஷ் இந்தியாவில் (சமஸ்தானங்கள் தவிர) 1944-45-ல் இருந்த நிலைமை வருமாறு :—

விவரங்கள்		இந்தியா	சென்னை
கல்விக்காக மொத்தச் செலவு ...	ரூ.	38,75·21 லட்சம்	831·61
சர்க்கார் பணம் ...	ரூ.	16,60·94 ,,	390·87
ஸ்தல ஸ்தாபனம் ...	ரூ.	539·10 ,,	138·04
மாணவர் கட்டணம்	ரூ.	11,01·36 ,,	178·87
தர்ம நிதி	ரூ.	573·81 ,,	123·83
மொத்த கல்விச்சாலைகள்		1,93,927	37,761
ஆண் பள்ளிகள் ...		1,78,234	33,259
பெண் ,, ...		15,693	4,502
மாணவர்கள் ...		1,23,54,775	22,46,914
மாணவிகள் ...		36,01,130	12,12,909
ஆரம்பப் பாடசாலைகள்		1,64,180	36,035
தனி மிடில் ஸ்கூல்கள்		11,796	239
ஹைஸ்கூல்கள் ...		4,506	561
காலேஜ்கள் ...		412	68

தொழிற்கல்வி வசதி

விவசாயக் கல்லூரி	...	9	1
கமர்ஷியல் கல்லூரி	...	15	...
எஞ்சினீரிங் கல்லூரி	...	7	1
லா காலேஜ் ...	...	15	1
மெடிகல் காலேஜ்	...	18	4
சித்திரக் கலைப்பள்ளி	...	18	5
தொழில் பள்ளிகள்	...	633	83
கமர்ஷியல் பள்ளிகள்	...	305	235
மெடிகல் ஸ்கூல்	...	33	2
டிரெயினிங் கல்லூரி	...	36	6
,, ஸ்கூல்	...	571	144

கல்விக்காக 1948-49-ல் மத்ய சர்க்காரின் செலவு ரூ. 3.85 கோடி; அதாவது மொத்த பட்ஜெட்டில் 1 சத விகிதம். எல்லா மாகாணங்களின் புட்ஜெட்படி மொத்தச் செலவான ரூ. 247 கோடியில் கல்விக்கு ரூ. 30.5 கோடி தான். இவ்வகையில் இந்தியா பூராவிலும் சர்க்கார்களின் செலவில் 5 சத விகிதமே கல்விக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது.

1948-49-ல் சென்னை மாகாணத்தின் நிலவரம் வருமாறு:

விவரம்	ஸ்கூல்கள்	மாணவர்கள்	செலவு
ஆரம்பக்கல்வி ...	36,668	38,20,000	ரூ. 5,87,60,800
செகண்டரி ...	1,041	4,93,729	ரூ. 91,42,800
டிரெயினிங் உள்பட இதர கல்லூரிகள்	68	38,000	ரூ. 38,28,800
எஞ்சினீரிங் கல்லூரிகள்	4	1,658	ரூ. 37,73,300

இப்போது 2 விவசாயக் கல்லூரிகள் நம் மாகாணத்தில் உள்ளன.

மேற்கண்ட இரு பட்டியல்களை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் சென்னை மாகாணம் எவ்வளவு தூரம் கல்வியில் முன்னேறியிருக்கிறதென்பது விளங்கும். இவ் வருஷத்தில் புதிதாக மதுரை, தூத்துக்குடி, மொர்காரா, உடுப்பி இவற்றில் 4 கல்லூரிகள் ஏற்பட்டுள்ளன. சென்னை பிரஸிடென்ஸி கல்லூரி உயர்தர ஆராய்ச்சிக் கல்லூரியாக்கப்பட்டது.

1949-50 பட்ஜெட்டின்படி, கல்வி இலாகா செலவுக்கு ரூ. 9.4 கோடி கோரப்பட்டது. ஆனால் இன்னும் பல இனங்களும் சேர்ந்து, மொத்தம் ரூ. 10.7 கோடி கல்விக்காக செலவிடப்படுகிறது. மொத்த பட்ஜெட் செலவில் இது சுமார் 20 சத விகிதமாகும்.

கட்டாயக் கல்வி

ஏற்கனவே கட்டாய ஆரம்பக்கல்வி திட்டமானது எல்லா மாகாணங்களிலும் பற்பல அளவில் அமுல் நடந்து வருகிறது. நம் மாகாணத்தில் 1946-47-ல், 19 பட்டணங்

களிலும், 100 கிராமங்களிலும் ஆண் பிள்ளைகளுக்கு மட்டிலும்; 7 பட்டணங்கள், 1,082 கிராமங்கள், இவற்றில் எல்லா ஆண், பெண் குழந்தைகளுக்கும், கட்டாயக் கல்வியளிக்கப்பட்டது. நம் மாகாணத்தில் மொத்தம் 70 லட்சம் சிறுவர்களில் இப்போது சுமார் 38 லட்சம் பேருக்குத்தான் கல்வி புகட்டப்படுகிறது. 3,500 கிராமங்களில் பள்ளிகளே இல்லை.

சீர்திருத்த திட்டங்கள்

ஆங்கிலத்தில் அதிகம் கவனம் செலுத்தியதும்; வாழ்க்கைக்கு சம்பந்தமற்றதும், உபயோகமற்றதுமான ஏட்டுக் கல்வியைப் பிரதானமாகக் கொண்டிருந்ததும்; கடைசிவரை படிக்காமல் நடுவில் நிறுத்திவிடும் பெரும்பாலோர்க்குப் பயன்படாத வகையில் பயிற்சித் திட்டங்கள் பாகுபடுத்தியிருந்தும், இது வரை இருந்து வந்த கல்வி முறையின் குறைபாடுகளாகும். இவற்றை நிவர்த்தி செய்ய, தொழில்கள், சிறுவர்களின் சுற்றுப்புற நிலை, இவைகளுக்கு அனுசரணையான ஆதாரக் கல்வியைப் பரப்பவும், இதைக் கட்டாயமாக சகலருக்கும் எட்டும்படி செய்யவும்; உயர்தரக் கல்வி போதனையில் தொழில் கல்விக்கும், சமூகப் பயிற்சிக்கும் ஏற்பாடு செய்யவும்; கலாசாலைக் கல்வி உள்பட பிராந்திய பாஷையும், தேசிய பாஷையும் முக்கியத்துவம் பெறவும்—இவ்வகைகளில் கல்விமுறை சீர்திருத்தத்துக்கு சமீப காலத்தில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஆதாரக் கல்வி

மகாத்மா காந்தி தலைமையில், 1937-ல் நடந்த அகில இந்திய தேசியக் கல்வி மகாநாட்டின் பயனாக, வார்தா கல்வித் திட்டம் பிறந்தது. பரிபூரணக் கல்வி ஏற்பட சர்க்காரின் பண உதவியை நாடாமல், மாணவர்களின் உழைப்பால் உற்பத்தியாகும் பொருள்களைக்கொண்டே கல்வியைப் பரப்பவும், தொழில்களை அடிப்படையாகக்கொண்டு மாணவர்

களுக்குச் சகல விஷயங்களையும் போதிக்கவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. தொழில்களை அடிப்படையாகக் கொண்ட கல்வியை போதிக்கும் கொள்கையை ஒப்புக்கொண்டு, 1944-ல் ஸர் ஜான் சார்ஜண்ட் இந்திய சர்க்காருக்கு ஒரு திட்டம் வகுத்துக்கொடுத்தார். இதன் பிரகாரம், கட்டாய ஆதாரக் கல்வி, முதியோர் கல்வி முதலியவற்றின் மூலம் சகலருக்கும் எழுதப்படிக்கக் கற்றுக்கொடுக்கப்படும். 6 வயது முதல் 11 வயது வரை ஜூனியர் பேஸிக் (ஆதாரக் கல்வி) வகுப்புகளில், தொழில்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஆரம்பக் கல்வி அளிக்கப்படும். அதன்பின் 3 வருஷங்கள் ஸீனியர் பேஸிக் வகுப்புகளில், அத்துடன் படிப்பை நிறுத்திவிடக் கூடிய பெரும்பாலோருக்கு வேண்டிய பொதுக் கல்வியளிக்கப்படும். இவ்விரு நிலைகளும், இலவசக் கட்டாயக் கல்வியாயிருக்கும். ஸீனியர் பேஸிக்கிலிருந்து, தொழில் நுட்பக் கல்வி, பொதுக்கல்வி என்ற இருவகை ஹைஸ்கூல்களுக்கு, அதற்கு லாயக்கானவர்கள் அனுப்பப்படுவர்.

மேற்கூறிய பேஸிக் கல்வி திட்டத்தை இன்னும் 16 வருஷங்களில் நாடு பூராவும் கட்டாயமாகப் பரப்புவதற்கு திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இதன்படி 1949-50 முதல் 5 வருஷங்களில், மொத்தம் ரூ. 225 கோடி செலவில் ஜூனியர் பேஸிக் திட்டத்தை வெகு தூரம் பரப்பவும், அடுத்த 5 வருஷங்களில் நாடு பூராவும் இதைக் கட்டாய அமுலுக்கு ஏற்பாடு செய்யவும், அதற்கடுத்த 6 வருஷங்களில் ஸீனியர் பேஸிக் கல்வியை சகலருக்கும் கட்டாயமாகச் செய்யவும் ஏற்பாடாகும். இதற்கான செலவில் 30 சத விகிதத்தை மத்ய சர்க்காரும், மீதி 70 சத விகிதத்தை மாகாண சர்க்கார்களும், ஸ்தல ஸ்தாபனங்களும் ஏற்கும்.

1949-50-க்கு வேண்டிய மத்ய சர்க்காரின் பங்கான ரூ. 5.4 கோடியை அளிக்கப் போதிய பணமில்லை என்று, முதலில் பேஸிக் கல்வி போதனைக்கு ஆசிரியர்களைப் பயிலுவிப்பதற்கு மட்டும் ரூ. 50 லட்சம் சாங்க்ஷன் செய்யப்பட்டுள்ளது.

நம் மாகாணத்தில் இன்னும் 15 வருஷங்களில் பரிபூர்ண, கட்டாய, ஆதாரக் கல்விக்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு வருஷவாரியில், பேஸிக் பள்ளிகளுக்கு ரூ. 4.45 கோடியும், ஆசிரியர் பயிற்சிக்கு ரூ. 25 லட்சமும் ஆகுமாம். முதலில் பெரியநாய்க்கன்பாளையத்திலுள்ள ராமகிருஷ்ண வித்யாலயத்தில் பேஸிக் திட்டப் பயிற்சியளிக்கப்பட்டது. சென்ற வருஷத்தில் 7 பேஸிக் டிரெயினிங் ஸ்கூல்கள் ஆரம்பமாயின. இவ்வருஷத்தில் 17 புதிதாக ஏற்படுமாம். மாகாணத்திலுள்ள பழைய டிரெயினிங் ஸ்கூல்கள் எல்லாம் இன்னும் 4 வருஷத்திற்குள் பேஸிக் முறைக்கு மாற்றப்படும். சென்ற வருஷத்தில் 31 பேஸிக் பள்ளிகளில் சுமார் 3,500 சிறுவர் படித்தனர். போதிய ஆசிரியர்கள் தயாரானதும் எல்லா ஆரம்பப் பள்ளிகளும் இம்முறைக்கு மாறும்.

முதியோர் கல்வி

கட்டாய ஆதாரக் கல்வியுடன், முதியோர் கல்வியும் சேர்ந்தால்தான் பரிபூர்ண படிப்பறிவு ஏற்படமுடியும். நம் ஜனத்தொகையில் சுமார் 85 சத விகிதம் எழுத்தறிவில்லாதோராகும். இவர்களுக்கு எழுதப்படிக்க மட்டும் கற்றுக் கொடுத்துவிட்டால் போதாதென்றும், கற்றதை இவர்கள் மறந்துவிடாத வகையில் மேலும் மேலும் கல்விபுகட்டுவதற்குக் கிராமாந்தர கலாசாலைகள் (Rural Colleges) அவசியமென்றும், இதற்காக 'சமூகக் கல்வி' (Social Education) திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் 12 முதல் 40 வயதுள்ள படிப்பில்லாதவரில் (50 சத விகிதம்) பாதிப்பேருக்கு, அடுத்த 5 வருஷங்களில் எழுத்தறிவிப்புக்கு ஏற்பாடாகும். இதற்காகும் செலவில் பாதியை மத்ய சர்க்கார் ஏற்கும். இதற்காக 1949-50-க்கு இந்திய சர்க்கார் ஒரு கோடி ரூபாய் சாங்ஷனளித்துள்ளது.

நம் மாகாணத்தில் முதியோர் கல்வித் திட்டத்தில் ஆசிரியர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க 6 பயிற்சி நிலையங்கள்

ஏற்பட்டுள்ளன. இது தவிர, 100 'பிரஜா கல்வி' ஸ்கூல்களும், 6 கிராமாந்தர கலாசாலைகளும் நடத்த ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

சேகண்டரி கல்வி

ஜூனியர் பேஸிக் முடிந்ததும் ஹைஸ்கூல் கல்விக்குப் போவோரை, பூர்வாங்க செகண்டரி வகுப்புகளில் (3 வருஷம்) சேர்த்துக்கொள்வது தவிர, ஸீனியர் பேஸிக் முடிந்த சிலரையும் செகண்டரி கல்விக்குத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்வதுடன், செகண்டரி வகுப்புகளை மூன்றிலிருந்து 4 வருஷங்களாகச் செய்து, இதில் தொழில் கல்வி, பொதுக் கல்வி என்ற இருவகைப் பயிற்சிக்கு ஏற்பாடு செய்வது, செகண்டரி கல்விச் சீரமைப்பின் முக்கிய அம்சமாகும். காலேஜிகளில் இன்டர்மீடியேட் வகுப்புகளை ஒழித்து, அதில் ஒரு வருஷப்படிப்பை ஹைஸ்கூலில் சேர்த்துவிட்டு, காலேஜ் படிப்பை 3 வருஷதிட்டமாகச் செய்வது இதன் நோக்கம். இந்திய சர்க்கார் அங்கீகரித்துள்ள இத்திட்டம் டில்லியில் மட்டுமே இதுவரை அமுல் நடத்தப்பட்டுள்ளது.

நம் மாகாணத்தில் செகண்டரி கல்விச் சீர்திருத்தம் சம்பந்தமாகப் பின்வரும் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. 1 முதல் 3 பாரம் வரையுள்ள 'மிடில் ஸ்கூல்களில்' கைத்தொழில் மூலம் ஆதாரக் கல்வியும்; உல்லாசப் பிரயாணம், சமூக சேவை முதலியவற்றின் மூலம் பிரஜா கல்வியும் புகட்டப்படும். சரித்திரம், பூகோளம், அரசாங்க முறை, முதலியவற்றைத் தொகுத்து "சமூகப் பாட" திட்டமாக்கப்பட்டுள்ளது. ஹைஸ்கூலில் விவசாயம், சிவில் எஞ்சினீரிங், போதனை பயிற்சி, குடும்ப நிர்வாகம், முதலிய தொழிற் கல்வி திட்டங்கள் உண்டு. சென்றவருஷத்தில் விசேஷ கிராண்டுகள் மூலம், 50 ஹைஸ்கூல்களில் இம்முறை அமுலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. இவ்வருஷம் இன்னும் 50 ஸ்கூல்களுக்கு விஸ்தரிக்க ரூ. 4 லட்சம் சாங்க்ஷனாகியிருக்கிறது.

கலாசாலைக் கல்வி

தற்சமயம் இந்திய யூனியனில் 27 சர்வகலா சாலைகள் உண்டு. இவற்றில் கவி தாகூர் ஸ்தாபித்த விச்வபாரதி, பண்டித மாளவியாவின் காசி ஹிந்து சர்வகலாசாலை, டாக்டர் சையது ஹுசேனின் ஜமியா மிலியா (தேசிய முஸ்லிம் சர்வகலாசாலை, டில்லி), பம்பாய் ஸ்திரீகள் யுனிவர்சிடி முதலியவை வெகுகாலமாக தேசியக் கல்வியைப் பரப்பி வந்துள்ளன.

சென்னை சர்வகலாசாலையின் இப்போதைய உப அத்யக்ஷகர் டாக்டர் ஏ. லக்ஷமணசாமி முதலியார்; ஆந்திரா யுனிவர்சிடி—டாக்டர் ஸி. ஆர். ரெட்டி; மைசூர்—கஸ்தூரி ராஜ செட்டி; அண்ணாமலை யுனிவர்சிடி—எஸ். ஜி. மணவாள ராமானுஜம்; திருவாங்கூர்—எச். ஸி. பாப்வொர்த்.

கமிஷன் சிபார்சுகள்

டாக்டர் எஸ். ராதாகிருஷ்ணன் தலைமையில் நியமிக்கப் பட்ட கமிஷன், சர்வகலாசாலைப் பரீட்சை முறையை மாற்று வது பற்றிச் சிலமுக்கியமான யோசனைகளைக் கூறியுள்ளது. இப்போதுள்ள பரீட்சை முறையினால், குறிப்பிட்ட பாட திட்டங்களைப் பரீட்சையில் தேறும் குறுகிய நோக்கத்துடன் ஆசிரியர்கள் போதிப்பதும், மாணவர்கள் மனப்பாடம் செய் வதும் வழக்கமாகிவிட்டது. இவ்வாறில்லாமல், பல துறை களில் மாணவரின் மனப்போக்கு எதில் அதிகம் லயித்திருக் கிறது என்பதை வகுப்புகளில் ஆசிரியர்கள் கண்டு பிடித்து, அதற்குத் தக்கவாறு மேல்படிப்புக்கு அனுப்புவதும்; வெறும் எழுத்துப் பரீட்சையில் மார்க்கு வாங்குவதை ஓரளவு அளவுகோலாகக் கொள்வதுடன், மாணவரின் சூட்சுமபுத்தி, சிந்தனைசக்தி, இவற்றைப் பரீட்சிக்கும் 'மூளைசக்திப் பரீட்சை'களையும், (Intelligence Tests) அவர்களுக்கிட்ட பாடவிஷயங்களில் ஏற்பட்ட அறிவை அளக்கும் சில டெஸ்டுகளையும் வைத்து மேல் வகுப்பு

களுக்கு அனுப்புவதுமான புதுமுறைகளைக் கையாள வேண்டுமென்று சிபார்சு செய்யப்பட்டுள்ளது. காலேஜிகளில் 3 வருஷப்படிப்பு முடிந்ததும், பட்டமளிப்புக்கு அவசியமான ஒரு கடைசிப் பரீட்சைக்கு 'வியாசம் வரையும்' முறைப் பரீட்சைகளைக் கையாளவேண்டும். இன்னும், பரீட்சையில் ஒவ்வொரு விஷயபாடத்திற்கும் அளிக்கும் மார்க்குகளில் மூன்றிலொருபங்கு, மாணவர்கள் தம் படிப்புக் காலத்தில் வகுப்புகளில் காட்டிய தேர்ச்சிக்கென்று ஒதுக்கப் படவேண்டும்.

சர்க்கார் உத்யோகங்களுக்கு சர்வகலாசாலைப் பட்டம் வேண்டுமென்ற நியதி ஒழிந்து, உத்யோகங்களுக்காக வைக்கும் பிரத்யேக சர்க்கார் பரீட்சைகளில் (ஐ.ஏ.எஸ். உள்பட) எவரும் கலந்துகொள்ள அனுமதிக்கப்பட வேண்டும்.

பரீட்சை முறையை மாற்றுவதுடன், நாட்டின் தேவைக்கேற்ப, (உதாரணமாக, நம் விவசாய அபிவிருத்திக் கேற்ப) கல்வி முறையைச் சீர்திருத்துவதுடன், சாந்தி நிகேதன் போன்ற கிராம சர்வகலாசாலைகளை அதிகரிக்க வேண்டுமென்றும்; பொதுவாக ஆசிரியர்கள் மாணவருடன் நெருங்கிப் பழகும் வகையில், காலேஜிகளில் தலா 1,500 மாணவருக்குள்ளேயே இருக்கவேண்டுமென்றும்; தொழிலாளிகளுக்கும், உத்யோகம் பார்ப்போருக்கும் மாலைக் கலாசாலைகள் அவசியமென்றும்; ஆரம்பப் பள்ளிகளிலும், காலேஜிகளிலும் ஆண், பெண் மாணவர்கள் சேர்ந்து படிக்கலாமென்றும், ஆனால் செகண்டரி கல்விக்குத் தனிப் பள்ளிகளே நல்லதென்றும், இக் கமிஷன் பல சிபார்சுகளைச் செய்துள்ளது.

போதனுபாஷை சம்பந்தமாக இதன் சிபார்சுகள் கீழே தரப்படும்.

போதனு பாஷை

வெகுகாலமாக ஆங்கிலத்திற்குப் பிராதான்யம் அளித்து, தாய்மொழி வளர்ச்சி குன்றிவந்ததை நிவர்த்திக்க, சமீபகாலத்தில் போதனு பாஷைத் திட்டம் மாற்றப்பட்டு, தற்சமயம் ஹைஸ்கூல்களில் மட்டுமின்றி, கலாசாலைக் கல்வியும் தாய்பாஷை மூலமே நடத்த ஏற்பாடாகி வருகிறது.

பல வருஷங்களாகவே ஹைதராபாத் உஸ்மானியா சர்வ கலாசாலையில், உருது மூலம் போதனை நடந்து வருகிறது. அண்ணுமலையில் இன்டர் வகுப்பில் ஏற்கனவே தமிழ் வந்து விட்டது. நாகபுரியில் ஹிந்தியும், மராத்தியும், காசியில் ஹிந்தியும் பிரயோகிக்கப்படுகிறது.

கலாசாலையில் ஆங்கிலப் பிரயோகமிருக்கும் வரையில், ஹைஸ்கூல்களில் ஆங்கிலம் ஒரு கட்டாய பாடமாக இருக்கும். நம் மாகாணத்தில் முதல் பாரத்திலிருந்து, இது இரண்டாம் பாஷையாகக் கற்றுக் கொடுக்கப்படுகிறது.

இன்னும் 5 வருஷங்களில் காலேஜிகளிலும் ஆங்கிலத்திற்குப் பதிலாகத் தாய்பாஷை மூலம் பாடபோதனைக்கு வழிசெய்வதென்று ஏற்கனவே ஒரு கமிட்டி சிபார்சு செய்திருந்தது. ஆனல், ஹைஸ்கூல், காலேஜ் படிப்புக்கு ஆங்கிலத்தை விட்டுப் புது போதனுபாஷையைப் புகுத்துவதில் அவசரம் கூடாதென்று ராதாகிருஷ்ணன் கமிஷன் கூறியுள்ளது. இதன்படி உஸ்மேனியா, நாகபுரி யுனிவர்சிடிகள் கொஞ்சம் நிதானமாகவே செல்ல வேண்டியிருக்கும்.

இக்கமிஷன் சிபார்சுப்படி, ஹைஸ்கூல் படிப்புக்கு முந்திய வகுப்புகளில் தாய்பாஷையும், பிறகு பிராந்திய பாஷையும் போதனு பாஷையாக இருக்கும். இத்துடன் உயர்வகுப்புகளில், ஒரு சில பாடங்களுக்கோ, எல்லா பாடங்களுக்குமோ, தேசிய பாஷையைப் போதனு மொழியாக விருப்பமுள்ளோர் வைத்துக்கொள்ளலாம்.

பிராந்திய பாஷை வேறாக இருக்குமிடங்களில், முதல் பாரத்திலிருந்து தேசிய பாஷை கற்றுக்கொடுக்கப்பட வேண்டும். தேசியபாஷையே பிராந்திய பாஷையாக உள்ள இடங்களில், வேறு ஏதாவதொரு இந்திய பாஷையை மாணவர்கள் கற்றுக்கொள்ளவேண்டும்.

போதிய அளவு தேசிய பாஷை வளர்ச்சி ஏற்படும் வரை, மேல்வகுப்புகளில் ஆங்கிலமே போதனுபாஷையாக இருக்கவேண்டும். காலேஜிகளுக்குச் செல்ல விரும்புவோர், ஆங்கிலத்தை மூன்றும் பாரத்திலிருந்து கற்கவேண்டும்; இவர்களுக்கு அதற்குள் (முதல் பாரத்திலிருந்து) தேசிய பாஷையிலும் 6 வருஷப் பயிற்சியிருக்கும்.

ஹிந்தி

போதனுமுறை பாஷைப் பிரச்னை தவிர, தேசிய பாஷையான ஹிந்தியை, ஸீனியர்பேஸிக் அல்லது பூர்வாங்க செகண்டரி வகுப்புகளில் கட்டாய பாடமாகவும், ஹைஸ்கூலில் இஷ்ட பாடமாகவும் வைக்கவேண்டுமென்று மத்ய கல்வி போர்டு முடிவு செய்துள்ளது. நம் மாகாணத்தில் இப்போது முதல் மூன்று பாரங்களில் ஹிந்தி போதிக்கப்படுகிறது. ஆங்கில லிபி அல்லது பிரதேச லிபியில் ஹிந்தியைக் கற்பிக்கவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

தென்னிந்தியாவில் 35 வருஷங்களாக ஹிந்தியைப் பரப்பும் வேலையில் தக்ஷிண பாரத ஹிந்துஸ்தானி பிரசார சபை ஈடுபட்டு வந்திருக்கிறது. நம் ஸ்கூல்களுக்கு வேண்டிய ஹிந்தி ஆசிரியர்களை இவர்களே தயார் செய்கின்றனர்.

தொழில் கல்வி

ஆதாரக் கல்வி, முதியோர் கல்வி போலவே, தொழில் கல்விக்கு சர்க்கார் வசதி செய்து தருவதும் அவசியமாகும். விவசாய, தொழில் வளர்ச்சிக்கும், தேசிய நிர்மாண வேலைத் திட்டங்களுக்கும், விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியும் தொழில் நுட்பக்

கல்வியும் அவசியம். நம் நாட்டில் கிடைக்காத உயர்தரக் கல்வி வசதிகளுக்காக, மாணவர்களைப் பயிற்சிக்காக வெளி நாடுகளுக்கு அனுப்பவும், உள்நாட்டிலுள்ள தொழில் கல்வி வசதிகளைப் பெருக்கவும், சமீப காலத்தில் சர்க்கார் பெரும் முயற்சி செய்து வருகிறது. கடந்த 4 வருஷங்களில் 8,000 மாணவர்கள் உபகாரச் சம்பளம் பெற்று வெளிநாடுகளுக்குப் பயிற்சிக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளனர். 1949-50-க்கு மத்திய சர்க்கார் இதற்கு ரூ. 17 லட்சம் அனுமதித்திருக்கிறது. சென்னை மாகாணத்திலிருந்து 1945-47 வரை 3 வருஷங்களில் 108 மாணவர்கள் சென்றனர்; இவர்களுக்காகும் பாதிச் செலவு மத்திய சர்க்கார் ஏற்பது போக, சென்னை சர்க்காரின் பங்கு 1945-46-ல் சுமார் ரூ. 83,000 ; 1946-47-ல் ரூ. 2.5 லட்சம்; 1947-48-ல் ரூ. 6.45 லட்சம்.

உயர்தரத் தொழில்நுட்பக் கல்வி, எஞ்சினீரிங் இவைகளில் பயிற்சிக்கும், ஆராய்ச்சிக்குமாக 4 ஸ்தாபனங்கள் அமைக்க இந்திய சர்க்கார் முடிவு செய்துள்ளது. இவற்றில் குர்லா (பம்பாய்), ஹிஜ்லி (மே. வங்கம்) இவ்விரண்டிடங்களில் இன்னும் 3 வருஷத்திற்குள் இரண்டு ஸ்தாபனங்கள் நிறுவப்படும். இவை ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 3 கோடி மூலதனச் செலவும், வருஷவாரியில் ரூ. 45 லட்சமும் ஆகுமாம். இவை முடிந்தபின், கான்பூரில் (ஐ.மா.) ஒன்றும், தென்னிந்தியாவில் ஒன்றும் அமைக்கப்படும். இவற்றில் தலா 3,000 மாணவர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க முடியும். இது தவிர, மத்திய சர்க்காருக்குச் சொந்தமான டில்லி பாலிடெக்னிக்கை அபிவிருத்தி செய்யவும் திட்டமுண்டு. இன்னும் கே.வி.டி. கல்லூரி (ஆந்திரா), அளகப்பா செட்டியார் காலேஜ் (சென்னை), எஞ்சினீரிங் காலேஜ் (அண்ணாமலை), முதலிய 14 எஞ்சினீரிங் காலேஜ்களின் விஸ்தரிப்புக்கு மத்திய சர்க்கார் நிதி உதவி அளித்துள்ளது.

நம் மாகாணத்தில் கிண்டி, கோவை, அண்ணாமலை நகர், காகினடா, அனந்தபூர் எஞ்சினீரிங் காலேஜிகளும், சென்னை

யில் அளகப்பா செட்டியார் காலேஜும் சேர்ந்து 6 எஞ்சினீரிங் கல்லூரிகள் உள்ளன. இவ்வருஷம் புதிதாக குரோம்பேட்டையில் டெக்னலஜி இன்ஸ்டிடியூட் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது. கோவை எஞ்சினீரிங் கல்லூரிக்கு இன்னும் 5 வருஷத்தில் ரூ. 30 லட்சம் போட்டு விஸ்தரிக்க சென்னை சர்க்கார் உத்தேசித்துள்ளது.

மேலேகண்ட எஞ்சினீரிங் கல்லூரிகளைத் தவிர, தொழில் பயிற்சிக்காக இந்தியா பூராவிலும் 450 தொழில் பயிற்சி ஸ்தாபனங்களில் இப்போது சுமார் 19,000 பேர் பயிற்சி பெற்று வருகின்றனர். வருஷவாரியில் நாட்டின் மொத்தத்தேவை 30,000 என்று தெரிகிறது. முதலில் மாஜி-சோல்ஜர்களுக்காக ஆரம்பிக்கப்பட்ட இவற்றில் இப்போது சுமார் 10,000 அகதிகள் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றனர். அடுத்த வருஷத்திலிருந்து இதர ஸிவிலியன்களும் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுவர்.

சென்னை மாகாணத்தில் சர்க்கார் 'பாலிடெக்னிக்' குகள் 8-ம், உதவி மான்யமளிக்கப்படும் 51 டெக்னிகல் இன்ஸ்டிடியூட்களும் உள்ளன.

ஆசியநாடுகளுக்கு தொழில்பயிற்சி திட்டத்தில் ஆலோசனை கூறி உதவுவதற்காக, ஐ.எல்.ஓ. தொழில் நுட்பத்துறை ஆபீஸ் ஒன்று சீக்கிரத்தில் டில்லியில் அமைக்கப்படும்.

ஆராய்ச்சி

விவசாய, தொழில் முறை, விஞ்ஞான அபிவிருத்திக்கு ஆராய்ச்சி வசதிகளை விஸ்தரிக்கவும் இந்திய, மாகாண சர்க்கார்கள் பல திட்டங்கள் வகுத்துள்ளன.

விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி முடிவுகளை தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பயன்படுத்துவதற்காக ஒரு தேசிய ஆராய்ச்சி வளர்ச்சிக் கார்ப்பரேஷன் அமைக்க ஏற்பாடாகி வருகிறது. இதற்கு ரூ. 50 லட்சம் மூலதனமும், வருஷவாரியில் ரூ. 5

லட்சமும் செலவாகுமாம். இப்போது நாட்டிலுள்ள பல ரசாயன, பௌதிக ஆராய்ச்சி நிலையங்களைத் தவிர, புதிதாக ரூ. 3.8 கோடி செலவில் 11 தேசிய ஆராய்ச்சிசாலைகளை அமைக்கத் திட்டமுள்ளது.

இவற்றில் மத்திய உணவு ஆராய்ச்சி நிலையத்துக்கு மைசூர் மகாராஜா ஒரு அரண்மனையை வழங்கியுள்ளார். இதற்கான யந்திரசாதனங்களை அமைக்க இந்திய சர்க்கார் ஏற்கனவே பணம் அனுமதித்திருக்கிறது.

லக்ஷ்மணபுரியில் மத்திய மருந்து ஆராய்ச்சி நிலையம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

காரைக்குடியில் மின்ரசாயன ஆராய்ச்சிநிலையம் டாக்டர் அளகப்ப செட்டியாரின் நிதி உதவியின்பேரில் சென்ற வருஷம் ஆரம்பமாயிற்று.

மத்திய தோல் ஆராய்ச்சி நிலையம் கிண்டிக்கருகில் ஸ்தாபிக்கப்பட்டுள்ளது.

ரசாயன ஆராய்ச்சி நிலையம் பூனாவில் அடுத்த வருஷம் வேலை தொடங்கும்.

அணுதிகால பூகர்ப்பத் தாவர புதைபொருள் ஆராய்ச்சி நிலையம் ஒன்று, உலகிலேயே முதல் முறையாக லக்ஷ்மண புரியல் இவ்வருஷம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இதன் மூலம் மண்ணெண்ணெய், நிலக்கரி முதலிய பூகர்ப்பப் புதை பொருள்களைக் கண்டுபிடிக்கவும் இந்த ஆராய்ச்சி பயன்படும்.

அணுதத்துவ ஆராய்ச்சிக்கு தற்சமயம் பம்பாய் டாடா இன்ஸ்டிடியூட்டிலும், கல்கத்தா யூனிவர்சிடியிலும் விஞ்ஞானிகளுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

பஞ்சபூத ஆராய்ச்சிக்கு ஒரு மத்திய நிலையம் ஆரம்பிப்பது சம்பந்தமாக பௌதிக விஞ்ஞானிகள் கமிட்டி திட்டம் வகுத்து வருகிறது. நீர், நிலம், ஆகாய சம்பந்தமான காந்த, மின்சார சக்திகளை ஆராய்வது இதன் நோக்கம்.

மலையுச்சியில் பனி நிலை, வானநிலை, நட்சத்திர மண்டலம், காஸ்மிக் கிரணம், இவைகளை ஆராய ஹிமய மலையில் ஒரு ஆராய்ச்சி நிலையம் அமைக்க விஞ்ஞானிகள் கோஷ்டி இடம் தேடி வருகிறது.

தான்பாதிலுள்ள நிலக்கரி ஆராய்ச்சி நிலையத்தில், செயற்கைப் பெட்ரோல் உற்பத்தி ஆராய்ச்சி நடந்து வருகிறது. இது தவிர, நாடு பூராவிலுமுள்ள நிலக்கரி வசதிகளை ஆராய்ந்தறியவும் ஸ்தலவாரியான நிலையங்கள் நிறுவப்பட்டு வருகின்றன.

கல்கத்தாவிலுள்ள கண்ணாடி, பீங்கான் ஆராய்ச்சி நிலையத்தின் கீழ், நாட்டின் பலபாகங்களிலுள்ள கண்ணாடி, பீங்கான் தொழிற்சாலைகளை ஆராய்ந்து அவற்றின் அபி விருத்திக்கான ஆலோசனை கூற முடிவாகியிருக்கிறது.

பெங்களூரில் 1911-ல் ஆரம்பித்த இந்திய விஞ்ஞான நிலையத்தில் புதிதாக மின்சார எஞ்சினீரிங் ஆராய்ச்சிக்கும், பயிற்சிக்கும், மோட்டார் யந்திரம், உலோகத்தொழில் முதலியவற்றுக்கான தனி இலாகாக்களும் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

புதிய தேசிய ஆராய்ச்சி நிலையங்களில் ஜாம்ஷெட்பூரில் உலோகத்தொழில் ஆராய்ச்சி நிலையமும், டில்லியில் பௌதிக நிலையமும், ரூர்க்கியில் கட்டிடவேலை ஆராய்ச்சிசாலையும், டில்லியில் ரஸ்தா வேலை ஆராய்ச்சிசாலையும் குறிப்பிடத் தக்கன.

இவையனைத்தும் இந்திய விஞ்ஞான, கைத்தொழில் ஆராய்ச்சி கவுன்ஸிலின் கீழ் உள்ளன.

இவை தவிர, விவசாய ஆராய்ச்சிக்காக டில்லியிலுள்ள இன்ஸ்டிடியூட்டில் உயர்தர ஆராய்ச்சிக்கும், பயிற்சிக்கும் வசதியுண்டு.

கல்கத்தாவில் சணல் தொழில் ஆராய்ச்சி நிலையம் ஒன்று ரூ. 20 லட்சம் முதல் போட்டு ஆரம்பிக்கப் பட்டுள்ளது.

இந்திய பாஷைகள்

இந்தியாவில் பல்லாயிர வருஷங்களாகப் பல்வேறு இனத்தவர் படையெடுத்து வந்து, பல இனங்களும் கலந்தும், தனித்தும் இன்று பல பாஷைகளும், இதன் உட்பிரிவுகளான பேச்சுபாஷைகளும் பரவியுள்ளன. 1921-ல் எடுத்த பாஷைக்கணிதப்படி 179 தனி மொழிகளும், 544 பேசும் பாஷைகளும் இருந்தன. 1931 சென்ஸஸ் பிரகாரம் பாஷைகளைப் பாகுபடுத்திய வகையில், 225 மொழிகள் கணக்கிட்டனர். ஆனால் இவற்றில் 15 தான் எழுத்தும், இலக்கியமும் உள்ள முக்கிய மொழிகள்.

1931 வருஷத்திய புள்ளிகளைக் கொண்டே பின்வரும் பாஷாவாரிக் கணக்கு தரப்படுகிறது.

இந்தியாவிலுள்ளவற்றில் ஆதி பாஷையாகக் கருதப்படும் ஆஸ்டிரிக் அல்லது முண்டா மொழி, சுமார் 50 லட்சம் பூர்வீகக் குடிகளால் சோடாநாகபுரி மலைப்பிரதேசத்திலும், அஸ்ஸாம் மலைகளிலும், நிகோபரிலும், பேசப்படுகிறது. இவற்றில் காஸி, ஸாந்தாலி பாஷைகளுக்குச் சென்ற நாற்றாண்டில் லிபி ஏற்பட்டு, சிறு சுதேசி பாஷைகளாகக் கல்கத்தா சர்வகலாசாலையால் கருதப்படுகிறது. ஆரியர்களுக்குப் பிற்பாடு இந்தியாவில் புகுந்த மங்கோலிய வமிசத்தைச் சேர்ந்த சின-திபேத்திய வர்க்கத்தினர் நேபாளம், அஸ்ஸாம் மலைகளில் இப்போதும் தங்கள் ஆதிபாஷையைப் பேசி வருகின்றனர். சுமார் 40 லட்சம் மலை ஜாதியினர் பேசும் பல பாஷைகளில் மணிபுரி (3·9 லட்சம்), காரோ (2·3 லட்சம்), லூஷாய் (60,000) முதலிய மூன்றும், நேபாளத்தின் நேவாரி என்ற பாஷையும் எழுத்துள்ளவை.

தமிழின் கிளை மொழிகள்

ஆரியர்களுக்கு முந்தி வந்து, வடமேற்கு இந்தியாவிலும் மத்ய இந்தியாவிலும் தென்னிந்தியாவிலும் பரவி நாகரிகம் வளர்த்த திராவிடர்களின் பாஷைகளும் உபமொழி

களும் 1931-ல் சுமார் 7·1 கோடி பேரால் பேசப்பட்டு வந்தது. இவற்றில் தமிழ் (இந்தியாவில் 2 கோடி, இலங்கையில் 2 லட்சம்), தெலுங்கு (2·6 கோடி), கன்னடம் (1·1 கோடி), மலையாளம் (லக்ஷத் தீவுகளிலும் சேர்ந்து 90 லட்சம்). இந்நான்கு பாஷைகளும் வெகுதூரம் விருத்தியடைந்து நல்ல இலக்கிய வளமுள்ளதாகப் பரிமளிக்கின்றன. இதில் தமிழ்மட்டுமே அதிகக் கலப்பின்றித் தனிமொழியாக விளங்குகிறது.

இந்நான்கு மொழிகளைத் தவிர, லிபியில்லாத பேச்சு பாஷையாகவுள்ள திராவிடபாஷைகள் வருமாறு:—துளுவம் (1·5 லட்சம்); குடகு (45,000); தோடவர் பாஷை (600); சென்னை, ஹைதராபாத், ம.மா. இவற்றிலுள்ள கோண்டி (18.7 லட்சம்); ஒரிஸ்ஸாவில் குயி ஜாதியினர் (5.9 லட்சம்); பீகார், ஒரிஸ்ஸாவில் குருக்கு அல்லது ஓரவம் (10·4 லட்சம்); பீகாரில் ராஜ்மஹல் மலையில் மால்டோ (71,000); பலுச்சிஸ்தானில் உள்ள பிராஹ்வி (2 லட்சம்).

வட மொழியின் பல பிரிவுகள்

சுமார் 25·7 கோடி பேர் பேசும் பல ஆரிய மொழிகளின் விவரம் வருமாறு :—ஹிந்தி (7·9 கோடி); வங்காளி (5·4 கோடி); பீஹாரி (2·8 கோடி); மராத்தி (2·1 கோடி); பஞ்சாபி (1·6 கோடி); ராஜஸ்தானி (1·4 கோடி); உரியா (1.1 கோடி); குஜராத்தி (1.1 கோடி); ஸிந்தி (40 லட்சம்); அஸ்ஸாமி (20 லட்சம்); புஷ்டு (16 லட்சம்); காஷ்மீரி (14 லட்சம்).

மேற்கண்ட ஆரிய மொழியைச் சேர்ந்த பல மொழிகள் பேசுவோரும் ஹிந்துஸ்தானி என்கிற அங்காடி பாஷையைப் புரிந்துகொள்வர். இது தவிர, உயர்ந்த ஹிந்தி அல்லது உர்து என்ற இரு உருவங்களில் உள்ள ஹிந்துஸ்தானியை 14 கோடி பேர் எழுதப் படிக்கின்றனர். இம் முறையில் வட சீனம், ஆங்கிலம் இரண்டுக்கும் அடுத்தபடி, இது

உலகில் 3-வது பாஷையாகும். இதுவே வருங்கால இந்தியாவின் பொது பாஷையாக இருக்கப்போகிறது.

1931 சென்ஸஸ்படி இந்தியாவில் ஆங்கிலம் படித்தவர் 3.2 லட்சம் பேராகும்.

தமிழ் வளர்ச்சி

தமிழ் மொழி வெகுகாலமாகச் செய்யுள் உருவத்தில், கர்ண பரம்பரையாக வந்து கொண்டிருந்தது. சில விரிவுரைகள் மட்டுமே சுவடிகளில் வசன நடையில் எழுதப்பட்டிருந்தது. அச்சு யந்திரங்கள் வந்ததும், முதலில் முக்கியமாகக் கிறிஸ்தவப் பாதிரிமார்கள், தமிழில் வசன நடைப் புத்தகங்கள் வெளியிடலாயினர். தமிழில் முதல் அகராதி, டாக்டர் பெஸ்கி அல்லது வீரமாமுனிவர் என்ற இதாலியப் பாதிரியால் எழுதப்பட்டது. பின்பு வசனநடை வளர்ச்சியில், யாழ்ப்பாணத்தைச் சேர்ந்த ஆறுமுக நாவலர் முக்கிய ஸ்தானம் வகித்தார். சமீப காலத்தில் இது இன்னும் வளர்ந்து, பத்திரிகைகள் ஏற்பட்டுப், பாமரரும் படிக்கும்படியான இலக்கிய வளர்ச்சிக்கு பாரதியார் முதலியோர் ஊக்கமும், ஆக்கமும் தேடினர். சமீபத்தில் தாய் பாஷை அபிவிருத்திக்கு அரசாங்க ஆதரவு அளிப்பதற்கறிகுறியாக ஆஸ்தான கவிகளை நம் மாகாண சர்க்கார் நியமித்தனர். நாமக்கல் கவிஞர் வே. ராமலிங்கம் பிள்ளை நம் முதல் ஆஸ்தான கவி.

இன்னும், ஸ்ரீ டி. எஸ். அவினாசிலிங்கம் செட்டியார் கல்வி மந்திரியாயிருந்த காலத்தில், சர்க்கார் ஆதரவில் தமிழ் வளர்ச்சிக் கழகம் ஆரம்பித்து, 'கலைக் களஞ்சியம்' தயாரிக்கவும் ஏற்பாடாகியுள்ளது.

பத்திரிகைகள்

இந்தியாவில் மொகலாய மன்னர்கள் காலத்தில் அரண்மனைச் செய்திகளைக்கொண்ட வெளியீடுகள் உண்டென்றாலும், அவை பொதுஜனக் கருத்தை வெளியிடுவது என்ற முறையில் பத்திரிகைகளாகா. இங்கிலாந்தில் 1611-ல் முதல் முதலாகப் பொதுஜனங்கள் படிக்க செய்தித் தாள்கள் வெளியிடப்பட்டன. வங்காளத்தில் ஆங்கில ராஜ்யம் ஸ்திரமானபின், ஒரு ஆங்கிலேயரால் 1780-ல் முதல் பத்திரிகை வெளியிடப்பட்டது. ஜேம்ஸ அகஸ்டஸ் ஹிக்கி என்பவர் ஆரம்பித்த "பெங்கால் கெஜட்" என்கிற இப் பத்திரிகை ஆரம்பத்திலேயே சர்க்காருடன் மோதி 2 வருஷத்தில் மறைந்தது. சென்னையில் 1785-ல் "மெட்ராஸ் கூரியர்" என்ற பத்திரிகை ஏற்பட்டு, இங்கும் சர்க்காருடன் தகராறு உண்டாயிற்று. 1816-ல் பிறந்த "பெங்கால் கெஜட்" என்பது இந்தியரே ஆரம்பித்த முதல் பத்திரிகையாகும். ஆரம்பத்தில் சர்க்காருக்கு சகிக்காத ஆங்கிலப் பத்திரிகாசிரியர்களை நாடு கடத்தி விடுவது வழக்கமாயிருந்தது. பிற்பாடு இந்தியரே இத்தொழிலில் இறங்கியதும், பொதுவாக இங்கு வெளியாகும் புத்தகங்கள், பத்திரிகைகள் எல்லாவற்றையும் கட்டுப்படுத்தும் வகையில் சட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன.

1822-ல் "பம்பாய் சமாச்சார்" என்ற முதல் சுதேச பாஷைப் பத்திரிகை வெளிவந்தது. இந்தியபாஷைப் பத்திரிகைகளைக் கட்டுப்படுத்த 1878-ல் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டதும், இந்திய எதிர்ப்பு அதிகரித்து, "அமிருத பஜார் பத்ரிகா" என்ற கல்கத்தா பத்திரிகை ஒரே இரவில் ஆங்கிலத்துக்கு மாறியது. சென்னையில் ஹிந்து பத்திரிகை அவ்வருஷம் ஏற்பட்டு, நாடுபூராவும் கிளர்ச்சி வலுத்து, 1881-ல் இச்சட்டம் ரத்து செய்யப்பட்டது. இதன்பின் 1885-ல் காங்கிரஸ் மகாசபை தோன்றியதிலிருந்து, நாட்டின் விடுதலைப் போராட்டத்தின் வேகத்துக்குத் தக்கவாறு பத்திரிகைகள் வலுத்தும், புதிதாகத் தோன்றியும் பற்பல

சமயங்களில் சர்க்காரின் அடக்குமுறைக்குள்ளாகி அதனுலேயே அதிகப் பொதுஜன ஆதரவு பெற்று வளரலாயின.

இவ்வகையில் 1920-க்குப் பின், மகாத்மா காந்தி தலைமையில் விடுதலைப்போர் மும்முரமாகி, படித்த வகுப்பினர் மட்டுமின்றி, பாமர மக்களிடமும் தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொள்வதற்காகத் தாய்பாஷை பிரசங்கிகளும், பத்திரிகைகளும் வலுத்த விஷயம் நம் தமிழ்நாட்டில் முக்கியமான சம்பவமாகும்.

ஆங்கில ஆட்சி காலத்திலிருந்து இன்றுவரை அமுலிலிருந்து வரும் சட்டங்களில் சிலவற்றை ரத்து செய்து, இன்னும் சிலவற்றைத் திருத்துமாறு சென்ற வருஷம் சர்க்கார் அமைத்த கமிட்டியொன்று செய்த சிபார்சின் பேரில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வது பற்றி இந்திய சர்க்கார் ஆலோசித்து வருகிறது. சட்டப்படி ஏற்பட்ட சர்க்காரைக் கவிழ்க்க பலாத்காரப் பிரகாரம் செய்வதை மட்டும் தடுத்தும்; அச்சாபீஸ் அல்லது பிரசுரகர்த்தரிடமிருந்து ஆரம்பத்திலேயே ஜாமீன் கோரக்கூடாதென்றும்; ஒரு முறை செய்த குற்றத்துக்காக வாங்கக்கூடிய ஜாமீன் தொகையைக் கோர்ட்டின் மூலமன்றி, அரசாங்க அதிகாரிகளே பறிமுதல் செய்யலாகாதென்றும்—இவ்வகைகளில் சட்டத் திருத்தம் வேண்டுமென்று அக்கமிட்டி சிபார்சு செய்தது.

பத்திரிகாசிரியர் மகாநாடு

சென்ற யுத்தகாலத்தில் சர்க்கார் கெடுபிடி அதிகமானதைச் சமாளிப்பதற்காக, 1940-ல் இந்திய பத்திரிகாசிரியர்கள் மகாநாடு கூடி, சர்க்காருடன் சமரசம் பேசி, பத்திரிகாலோசனைக் கமிட்டிகளை டில்லியிலும், மாகாணங்களிலும் அமைத்துத், தாமாகவே ஒரு கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்படுத்திக்கொண்டனர். இப்போதும், ஸ்தல பத்திரிகாசிரியர் கமிட்டிகளைக் கலந்துகொண்டே மாகாண சர்க்கார்கள் பத்திரிகைகள் சம்பந்தமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வது வழக்கம்.

அகில இந்திய பத்திரிகாசிரியர்கள் மகாநாட்டின் இவ் வருஷத்திய தலைவர்: ஸ்ரீ ஸி. ஆர். ஸ்ரீனிவாஸன்; காரிய தரிசி ஸ்ரீ கே. ஸ்ரீனிவாஸன் (பம்பாய்).

இதைத் தவிர இந்திய பத்திரிகை முதலாளிகள் சங்க மொன்று 1939-ல் ஸ்தாபிதமாகி, பத்திரிகைகளின் பொது நலன்களைக் கவனித்துக்கொள்வதுடன், நியூஸ்பிரின்ட் கன்ட் ரோல் இருந்த சமீப காலம் வரை, அதைப் பங்கீடு செய்வது பற்றி சர்க்காருக்கு ஆலோசனை செய்வதுபோன்ற அலுவல் களைக் கவனித்து வருகிறது. சமீபத்தில் மாகாண சர்க்கார் கள் பத்திரிகை விளம்பரங்களுக்கு வரி போடவிருப்பதை எதிர்த்து, இது பத்திரிகை சுதந்திரத்தைக் குறைப்பதாகு மென்று, மத்திய சர்க்காரிடம் இச்சங்கம் முறையிட்டுள்ளது.

இன்னும், இந்திய பாஷைப் பத்திரிகைகள் சங்கம் (பம்பாய்) ஒன்றும் இருக்கிறது. 1941-ல் ஆரம்பிக்கப் பட்ட இதில், சிறு பத்திரிகைகளும், சஞ்சிகைகளும் அதிகம் சேர்ந்துள்ளன. இவற்றிற்கு பேப்பர் சப்ளை செய்வதற் காக ஒரு கூட்டுறவு சங்கம் உண்டு.

செய்தி ஸ்தாபனங்கள்

இதுவரை ராய்ட்டர் செய்தி ஸ்தாபனத்தின் ஒரு பகுதியாயிருந்துவந்த ஏ.பி.ஐ. என்ற அஸோஸியேடட் பிரெஸ்ஸை இந்தியப் பத்திரிகைகளே வாங்கி நடத்துவதற் காக, 1948-ல் பிரெஸ் டிரஸ்ட் ஆப் இந்தியா என்ற பி.டி.ஐ. ஸ்தாபனம் அமைக்கப்பட்டு, இவ்வருஷத்தில் ராய்ட்டர் டிரஸ்டுடன் ஒப்பந்த மேற்பட்டு, 1-2-49 முதல் ஏ.பி.ஐ. ஸ்தாபனத்தை மேற்கொண்டது. இன்னும், பிரிட்டிஷ், ஆஸ்திரேலிய, நியூஜீலந்து பத்திரிகைகளுடன் பி.டி.ஐ. யும் சேர்ந்து, ராய்ட்டர் ஸ்தாபனத்தில் பங்கு கொண்டதாயிற்று.

விடுதலைப் போராட்ட காலத்தில், தேசியச் செய்திகளை பத்திரிகைகளுக்கு சப்ளை செய்வதற்காக ஸ்ரீ எஸ். ஸதா னந்த் 'பிரீ பிரெஸ் ஆப் இந்தியா'வை ஆரம்பித்துக் கொஞ்ச

காலம் நடத்தியபின் 1933-ல் இது நின்றுவிட்டது. இதன் கல்கத்தா கிளைத் தலைவராயிருந்த ஸ்ரீ பி. ஸென் குப்தா என்பவர் யுனைடெட் பிரெஸ் என்ற யு.பி.ஐ.யை ஆரம் பித்தார். தற்சமயம், டெலிபிரிண்டர் வசதிகளுடன், முக்கிய மாக உள்நாட்டுச் செய்திகளையும், ஓரளவு வெளிநாட்டுச் செய்திகளையும் இது சப்ளை செய்து வருகிறது.

இவை தவிர, அமெரிக்க யுனைடெட் பிரெஸ் (யு.பி.எ.), என்பதும், குளோப் (பிரிட்டிஷ்) எஜென்ஸியும் இப்போது இந்தியப் பத்திரிகைகளுக்கு செய்திகள் சப்ளை செய்து வருகின்றன. யுத்தகாலத்தில் எ.பி.எ. (அமெரிக்க அஸோ ஸியேடட் பிரெஸ்) இந்தியாவில் நடத்திய சர்விஸ் இப்போது நின்றுவிட்டது.

சர்க்கார் செய்தி இலாகா

இவைதவிர, டில்லியிலுள்ள 'பிரெஸ் இன்பர்மேஷன் பியூரோ' என்பது இந்திய, அன்னிய நிருபர்களுக்கும், சுமார் 1,100 பத்திரிகைகளுக்கும், சர்க்கார் வேலைத்திட்டங் கள் பற்றிய செய்திகளை சப்ளைசெய்து வருகிறது. சென்னை, கல்கத்தா, பம்பாய், முதலிய பிராஞ்சு ஆபீஸ்கள் மூலம், ஆங்கிலத்தில் மட்டுமின்றித் தமிழ், ஹிந்தி, உருது, குஜராத்தி, மராத்தி, வங்காளி பாஷைகளில் செய்திகளும், போட்டோக்களும் சப்ளை செய்யப்படுகின்றன.

இன்னும், டில்லி செய்தியிலாகாவின் கீழ் 'இந்தியன் இன்பர்மேஷன்' என்ற ஆங்கிலப் பத்திரிகையும் (12,112) இதுவே ஹிந்தி, உருது பாஷைகளிலும் வெளியிடப் படுகிறது. இன்னும் பல பிரசுரங்களும் அவ்வப்போது அச்சிடப்பட்டு, உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலும் சொற்ப விலையில் விநியோகிக்கப்படுகிறது.

இவ்விலாகாவின் மூலம், 1948-49-ல் 7,840 விளம் பரங்கள், சுமார் 1·73 லட்சம் பத்தி-அங்குலங்கள் (column inches) இந்தியப் பத்திரிகைகளுக்குத் தரப் பட்டன.

ஐக்ய நாடுகள் சங்கத்தின் செய்தி ஸ்தாபனம் ஒன்று டில்லியிலும்; யு.எஸ். சர்க்கார் பிரசார இலாகா ஆபீஸ் டில்லி, சென்னை, பம்பாய், கல்கத்தாவிலும்; இவ்விடங்களில் பிரிட்டிஷ் சர்க்கார் செய்தியிலாகா ஆபீஸ்களும் உள்ளன.

பத்திரிகைகள் விவரம்

இந்தியாவில், 'ஸ்டேட்ஸ்மன்' (கல்கத்தா), 'ஹிந்துஸ்தான் டைம்ஸ்' (டில்லி), 'டைம்ஸ் ஆப் இந்தியா' (பம்பாய்) முதலிய பல ஆங்கிலப் பத்திரிகைகளும், இந்திய பாஷைகளில் பல பத்திரிகைகளும் உள்ளன. நம் மாகாணத்தில் முக்கியமான பத்திரிகைகளின் விவரம் வருமாறு:

மதராஸ் மெயில்:—1867-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இன்றைய ஆசிரியர் ஸ்ரீ ஏ. ஏ. ஹெயில்ஸ்.

ஹிந்து:—1878-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட ஆங்கில தினசரி. இதன் இன்றைய ஆசிரியர் ஸ்ரீ கஸ்தூரி ஸ்ரீனிவாஸன்.

இந்தியன் எக்ஸ்பிரேஸ்:—1932-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட ஆங்கில தினசரி. இன்றைய ஆசிரியர் ஸ்ரீ ராம்நாத் கோயங்கா

லிபரேட்டர்:—1942-ல் ஆரம்பமான இதன் ஆசிரியர் டாக்டர் ஏ. கிருஷ்ணஸாமி.

இந்தியன் ரிபப்ளிக்:—1949-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இதன் ஆசிரியர் ஸ்ரீ ஸி. வி. ஹனுமந்த ராவ்.

சுதேசமித்திரன்:—1882-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட தமிழ் தினசரி. இன்றைய ஆசிரியர் ஸ்ரீ ஸி. ஆர். ஸ்ரீனிவாஸன்.

தினமணி:—1934-ல் ஆரம்பமான இதன் இன்றைய ஆசிரியர் ஸ்ரீ ஏ. என். சிவராமன்.

பாரததேவி:—1940-ல் தோன்றியது. ஆசிரியர் ஸ்ரீ எஸ். வி. ஸ்வாமி.

தினசரி:—1944-ல் ஆரம்பம். ஆசிரியர் ஸ்ரீ டி. எஸ். சொக்கலிங்கம்.

தினத் தந்தி :—1947-ல் சென்னையில் ஆரம்பம். மதுரையில் (1942) தந்தியும், திருச்சியில் தினத்தூதும், இதைச்சேர்ந்தவை. நிர்வாக ஆசிரியர் ஸ்ரீ சி. பா. ஆதித்தன்.

தின செய்தி :—மதுரையில் 1948-லும், சென்னை நகருக்கு மட்டும் தனியாக 1949-லும் ஆரம்பமான இரு பத்திரிகைகளின் நிர்வாக ஆசிரியர் ஸ்ரீ ஆர். நாகராஜன்.

விடுதலை :—(1935) ஆசிரியர் ஸ்ரீமதி மணியம்மையார்.

எங்கள் நாடு :—1949-ல் ஆரம்பம்.

முஸ்லீம் :—1947-ல் ஆரம்பம்.

ஆந்திர பத்திரிகா :—சென்னையில் 1908 முதலுள்ள தெலுங்கு தினசரியான இதன் ஆசிரியர் ஸ்ரீ சம்பு பிரஸாத்.

ஆந்திர பிரபா :—1938-ல் ஆரம்பமான இதன் ஆசிரியர் ஸ்ரீ நாரளா வேங்கடேச்வர ராவ்.

மாத்ருபூமி :—கள்ளிக்கோட்டையிலுள்ள மலையாள தினசரி. ஆசிரியர் ஸ்ரீ கே. பி. கருணாகர மேனன்.

மேலே கண்ட தினசரிகளைத் தவிர, ஆங்கிலத்தில் இந்தியன் ரேவியூ என்ற மாதப் பத்திரிகையும்; ஸண்டே டைம்ஸ், பிரீ இந்தியா, மை மாகஸீன், ஸ்வதந்த்ரா முதலிய வாரப் பத்திரிகைகளும் உள்ளன.

தமிழ் சஞ்சிகைகளில், கலைமகள் (ஸ்ரீ கி. வா. ஜகன்னாதன்), ஜகன்மோகினி (ஸ்ரீமதி வை. மு. கோதைநாயகி), மஞ்சரி (ஸ்ரீ தி. ஜ. ரங்கனாதன்), சக்தி (ஸ்ரீ வை. கோவிந்தன்), காவேரி (ஸ்ரீ என். ஆர். ராமாநுஜம்), சிந்தனை (ஸ்ரீ ஏ. ஸ்ரீனிவாசராகவன்), வசந்தம் (ஸ்ரீ ஆர். திருஞானம்), அமுதசுரபி (ஸ்ரீ லக்ஷ்மணன்) முதலிய மாதப் பத்திரிகைகள் முக்கியமானவை.

வாரப்பதிப்புகளில், ஆனந்த விகடன் (ஸ்ரீ. எஸ். எஸ் வாஸன்), கல்கி (ஸ்ரீ. ரா. கிருஷ்ணமூர்த்தி), ஹனுமான், ஹிந்துஸ்தான், சிவாஜி, பிரசண்ட விகடன் (ஸ்ரீ. நாரண துரைக்கண்ணன்), நாரதர், முதலியன முக்கியமானவை.

இந்திய ராணுவம்

இந்திய ராணுவத்துக்கு யந்திர சாதனங்களை அமைத்து, வலுப்படுத்தி, பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யப் படைகளை எதிர்பாராமலே நாட்டின் தற்காப்புக்கு வழி செய்யும் நோக்கத்துடன், 1938-ல் சாட்பீல்டு கமிட்டி ரிபோர்டின் மீது பிரிட்டிஷ் சர்க்கார் சுமார் ரூ. 45 கோடி பண உதவி செய்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டது. தவிர, இந்திய ராணுவச் செலவுக்கு பிரிட்டனின் பங்காக 20 லட்சம் பவுன் வருஷவாரியில் வழங்கப்பட்டது. இதன் பின் மகா யுத்தம் ஏற்பட்டு, இந்திய ராணுவம் வெகுதூரம் விஸ்தரிக்கப்பட்டதுடன், ஜப்பானை எதிர்ப்பதற்காக ஏராள பிரிட்டிஷ், அமெரிக்கப் படைகள் இந்தியாவுக்கு வந்தன. யுத்தகால ராணுவச் செலவைப் பகிர்ந்து கொள்வது பற்றி பிரிட்டனுடன் உடன்படிக்கை ஏற்பட்டிருந்தது. யுத்தம் முடிந்தபின், பிரிட்டிஷ் அமெரிக்க ராணுவங்கள் இங்கு விட்டுச் சென்ற ஏராள தளவாடங்களையும் இந்திய சர்க்கார் வாங்கிக்கொண்டது.

யுத்தத்தின்போது சுமார் 20 லட்சம் பேர் படையில் சேர்ந்திருந்ததாகவும், யுத்தம் முடிந்ததிலிருந்து 1947 ஆகஸ்டுக்குள் சுமார் 16.5 லட்சம் பேர் விடுவிக்கப்பட்டதாக வும் தெரிகிறது.

பிரிவினையின்போது ராணுவம் இந்தியாவுக்கு மூன்றில் 2 பாகமும், பாகிஸ்தானுக்கு ஒரு பாகமுமாகப் பிரிக்கப் பட்டது. யுத்த காலத்தில் பலவித ராணுவ தளவாடங் களையும் இங்கேயே உற்பத்தி செய்துவந்த ஆயுத உற்பத்திச்சாலைகள் எல்லாம் இந்தியாவைச் சேர்ந்தன.

அதன்பின், பிரிட்டிஷ் படைகள் இந்தியாவிலிருந்து வாபஸாகி, 28-2-48-ல் கடைசிப் படை கப்பலேறியது. இந்திய ராணுவத்தைச் சேர்ந்த பிரிட்டிஷ் ஆபீசர்களும் விலகிக்கொண்டு, தற்சமயம் பயிற்சியளிப்பதற்காக மட்டும்

சுமார் 190 பேர் இருக்கின்றனர். லெப்டினென்ட்-ஜெனரல் கே. எம். கரியப்பா 15-1-49-ல் முதல் இந்திய சேனாதிபதியாக நியமிக்கப்பட்டு, 1-4-49-ல் பதவியேற்றார்.

முன்பிருந்தது போல எல்லா படைகளுக்கும் ஒரே தலைவர் என்பதில்லாமல், தரைப்படை, கடற்படை, விமானப் படை இவற்றிற்குத் தனித்தனி தளபதிகள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இன்றைய கடற்படை தளகர்த்தர் வைஸ்-அட்மிரல் வில்லியம் இ. பாரி. விமானப்படைத் தலைவர் விமான வைஸ்-மார்ஷல் ஸர் தாமஸ் எல்ம்ஹர்ஸ்ட். ராணுவ காரியாலயத்தலைவர் மேஜர்-ஜெனரல் கல்வந்த சிங்.

ராணுவ பட்ஜெட்

இந்திய சர்க்காரின் ராணுவச்செலவு 1938-39-ல் ரூ. 85·15 கோடி. இதன்பின் இது வெகுவாக அதிகரித்து 1944-45-ல் ரூ. 559·54 கோடியாகியது. பிறகு குறைந்து 1946-47-ல் ரூ. 383·48 கோடியாயிற்று. பிரிவினைக்குப்பின் 1948-49 பட்ஜெட்படி ராணுவச் செலவுக்கு ரூ. 116·43 கோடி ஒதுக்கப்பட்டது. ஆனால் காஷ்மீர் சண்டைக்கும், ஹைதராபாத் நடவடிக்கைக்கும் ஏற்பட்ட செலவால், முதலில் மதிப்பிட்டதை விட ரூ. 39 கோடி அதிகம் செலவாயிற்று. அதாவது மொத்தம் ரூ. 155·43 கோடி. 1949-50-க்கு பட்ஜெட் மதிப்பு ரூ. 157·37 கோடி. இதைத்தவிர இவ்வருஷத்தில் மூலதனச்செலவாக தரைப்படைக்கு ரூ. 7·24 கோடி, கடற்படைக்கு ரூ. 2·79 கோடி, விமானப்படைக்கு ரூ. 4·97 கோடி, ஆக மொத்தம் ரூ. 15 கோடி சாங்ஷனாகியிருக்கிறது. இவ்வகையில் சென்ற வருஷம் ரூ. 10 கோடி செலவாகி யிருக்கிறது.

இந்திய சர்க்காரின் வருஷாந்தர வருமானத்தில் 43.6 சத விகிதம் ராணுவத்துக்கு ஆகிறது. பாகிஸ்தானில் மொத்த வருமானத்தில் ராணுவத்துக்கு 65·4 சத விகிதம்.

ராணுவ விஸ்தரிப்பு

சுதந்திர இந்தியாவின் தற்காப்புக்கு வேண்டிய அளவு கடற்படை, விமானப்படை வளரவும், தளவாட உற்பத்திக்கும், உயர்தர ராணுவப்பயிற்சிக்கும் ஏற்பாடு செய்யத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது.

சமஸ்தானங்கள் இந்திய யூனியனில் ஐக்கியமாவதை யடுத்து சமஸ்தான ராணுவங்களும் இப்போது இந்திய ராணுவத்தில் சேர்க்கப்பட்டு வருகின்றன.

தரைப்படையை அவசியமானபோது விஸ்தரிக்கவும், அபாய காலங்களில் கடற்கரைப்பாதுகாப்பு, விமான எதிர்ப்பு வேலை, உள்நாட்டுக் காவல் முதலியவைகளுக்கு உபயோகிக்கவும் "பிராந்தியப்படைகள்" அமைக்கப்படும். 3 வருஷத்தில் 1,30,000 பேரைச் சேர்க்க, இவ்வருஷத்தில் வேலை தொடங்கும். இது இஷ்டத்தின் பேரில் சேருபவர்களைக் கொண்டதாயினும், ராணுவத்தைப்போல சகல விதமான பயிற்சியும் அளிக்கப்படும். 18 முதல் 35 வயது வரை உள்ளவர் இதில் சேரலாம்.

ராணுவ ஆபீசர்களைத் தயார்செய்வதற்காக ஹைஸ்கூல்களிலும், கல்லூரிகளிலும் மாணவர்களுக்கு ராணுவப் பயிற்சியளிக்கும் "தேசிய கேடெட் படை" சென்ற வருஷத்திலிருந்து தயாராகிவருகிறது. சென்ற வருஷத்தில் ஜூனியர் டிவிஷனில் 20,320 பேரும், சீனியர் டிவிஷனில் 15,052 பேரும் இருந்தனர்; இவ்வருஷம் முறையே 30,000, 10,000 பேரை அதிகம் சேர்க்க ஏற்பாடாகி வருகிறது. தவிர, மாணவிகளுக்கு இப்பயிற்சியளிப்பதற்காக முதலில் கிழக்கு பஞ்சாப், மேற்கு வங்காளம், ம.மா. இவற்றில் தலா 90 கேடெட்டுகளைச் சேர்க்கத் திட்டமுண்டு.

இன்னும் சிவிலியன்களுக்கு ராணுவப்பயிற்சி அளிப்பதற்காக, முதலில் முக்ய நகரங்களில் ஏற்பாடு செய்யப்படும்.

இத்திட்டத்தின்படி ஏற்கனவே கல்கத்தாவில் 400 பேர் பயிற்சிபெற்று வருகின்றனர்.

ஆபீசர் டிரேயினிங் வசதிகள்

ராணுவ ஆபீசர்களுக்கும், இதர சர்க்கார் ஆபீசர்களுக்கும் அன்னிய பாஷைகளில் பயிற்சியளிக்க ஒரு ஸ்கூல் இவ்வருஷத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. மிலிடரி எஞ்சினீரிங் பயிற்சிக்கான ஸ்கூல் கர்கியிலுள்ளது. தற்சமயம் 500 பேருக்குப் பயிற்சியளிக்கும் இதில், பிற்பாடு 700 பேருக்குப் பயிற்சியளிக்க ஏற்பாடு செய்யப்படும். ராணுவ காரியாலய ஆபீசர்களைத் தயார் செய்யும் காலேஜ் ஒன்று நீலகிரியில் வெல்லிங்டனில் நடந்து வருகிறது. ராணுவ மெடிகல் காலேஜ் பூனாவிலிருக்கிறது. டாங்கிப்படைப் பயிற்சிப் பள்ளி அகமதுநகரில் உள்ளது.

ராணுவ ஆபீசர்களைத் தயார் செய்ய 17 வருஷங்களாக டேராடூனில் நடந்து வரும் மிலிடெரி அகாடமியில் இவ் வருஷத்திலிருந்து தரைப்படை மட்டுமின்றி, இதர படைகளின் ஆபீசர்களுக்கும் (சுமார் 800 பேருக்குப்) பயிற்சியளிக்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

இதைத்தவிர, பூனா அருகில் கடக்வஸலாவில் தேசிய யுத்த அகாடமி ஒன்றை ஆரம்பிக்க வேலை நடந்துவருகிறது. கடற்படைப் பயிற்சிக்கு இங்குள்ள ஏரியை அகலப்படுத்தவும் இதன் அருகில் விமானப் பயிற்சிக்கு ஒரு தளம் ஏற்படுத்தவும் திட்டமுண்டு. சுமார் 10,000 ஏகரா விஸ்தீர்ணமுள்ள இப்பயிற்சிசாலையில் வருஷத்தில் 2,000 கேடெட்டுகள் தயாராகலாம். இன்னும் 4 வருஷத்தில் இது வேலை தொடங்கும்.

ராணுவ வளர்ச்சிக்கு விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி நிலையமொன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதற்கான ஸ்தாபனத்தில், 40 ஸீனியர் விஞ்ஞானிகளும், 100 ஜூனியர் விஞ்ஞானிகளும் அமர்த்தப்படுவர்.

இந்திய ராணுவத்துக்குத் தளவாடங்களைப் பெறவும், ஆபீசர் பயிற்சிக்கு ஏற்பாடு செய்யவும், நம் படைத் தலைவர்கள் கோஷ்டியொன்று ஐரோப்பிய, அமெரிக்க ராணுவ நிலையங்களைச் சமீபத்தில் சுற்றிப் பார்த்துவிட்டு வந்தது.

கடற்படை

1612-லிருந்து பிரிட்டிஷ் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியார் தங்கள் பாதுகாப்பிற்காகச் சில சண்டைக் கப்பல்களை வைத்திருந்தனர். நாளாவட்டத்தில் இது வளர்ந்து, 1934-ல் தான் 'ராயல் இந்தியன் நேவி' என்ற தனிக் கடற்படை ஆரம்பமாயிற்று. சென்ற யுத்தத்தில் வங்கக்கடலிலும், பர்மா போரிலும், கிழக்கிந்தியத் தீவுகளிலும், நம் கடற்படை பங்கெடுத்துக்கொண்டது. 1946-ல் பம்பாயிலிருந்த கடற்படையின் இந்திய சிப்பந்திகள், தங்கள் உத்யோக வசதிக் குறைபாடுகளுடன், தேசிய உணர்ச்சியும் சேர்ந்துக் கலகம் செய்து, ஒரு வாரகாலம் ராணுவத்தை எதிர்த்து நின்ற விஷயம் நம் சுதந்திரப் போரில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும்.

பின்பு பிரிவினை ஏற்பட்டதில் பாகிஸ்தானுக்கு $\frac{1}{3}$ பங்கு போக, இந்தியாவுக்குக் கிடைத்த கடற்படை பலம் வருமாறு: கிருஷ்ணா, காவேரி, ஸட்லஜ், யுமுனா என்ற 4 'ஸ்லூப்'புகள்; தீர், குக்ரி என்ற 2 'ப்ரிகேட்'டுகள்; அஸ்ஸாம் என்ற 'கார்வெட்', 12 கண்ணியகற்றிகள், ஒரு ஸர்வே கப்பல், 4 டிராலர்கள்.

சுதந்திர இந்தியாவின் 3,200 மைல் கடற்கரையைப் பாதுகாப்பதற்காக 10 வருஷத்தில் கடற்படையைப் பலப்படுத்த திட்டமுள்ளது. இதன்படி 'டில்லி' என்ற குரூய்ஸர் (பெரிய யுத்தக் கப்பல்) ஏற்கனவே பிரிட்டனிடமிருந்து வாங்கப்பட்டுள்ளது. இன்னும் ஒரு குரூயிஸருக்கு ஏற்பாடாகி வருகிறது. பிரிட்டனிடம் வாங்கியுள்ள 3 நாசகாரிகளில் ரஞ்சித், ராஜபுத் என்ற 2 ஏற்கனவே நம்

படையில் சேர்ந்துவிட்டது; ராணு என்ற மூன்றுவது சீக்கிரத்தில் மாற்றப்படுமாம். இன்னும் பல நாசகாரி களுக்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது.

பிரிவினையின் பயனுகக் கராச்சியிலிருந்த 3 கடற் படைப் பயிற்சி ஸ்தாபனங்கள் பாகிஸ்தானைச் சேர்ந்து விட்டன. இவற்றிற்குப் பதிலாக கொச்சியில் மூன்று ஸ்கூல்கள்—பீரங்கி, சப்மரைன்-எதிர்ப்பு, கப்பலோட்டுதல் இவற்றில் பயிற்சிக்கு—ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன. தவிர, கடற்படையின் பகுதியாக ஒரு விமானப்படை அமைக்கவும் கொச்சியே தளமாகவிருக்கும்.

தற்சமயம் விசாகையிலுள்ள கடற்படைப் பயிற்சி நிலையம் மைசூருக்கு மாற்றப்படுமாம். மின்சார, சிக்னல் பயிற்சி ஸ்தாபனங்கள் கொச்சியிலிருந்து பம்பாய்க்கு மாற்றப்படும். லோனவ்லாவில் கடற்படை மெகானிகல் டிரெயினிங் ஸ்கூல் உள்ளது. தற்சமயம், கடற்படை யினரில் பெரும்பாலோர் இந்தியாவிலேயே பயிற்சி பெறு கின்றனர். ஆனல் உயர்தரப் பயிற்சிக்கு பிரிட்டனில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இன்னும் 3 வருஷங்களில் இங்கேயே இதற்கும் வழி செய்ய, கடற்படை காலேஜ் ஒன்று விசாகையில் அமைக்கப்படும்.

மேல் கரையில் பம்பாய், கீழ்க்கரையில் விசாகை, இவற்றை முக்கிய தளங்களாகவும், அந்தமான் தீவை முன்வரிசை தளமாகவும் அபிவிருத்தி செய்யத் திட்டமிடப் பட்டிருக்கிறது.

கடற்படை விஸ்தரிப்பு அவசியமாகையினுல், உடனடி யாக இதை இந்திய மயமாக்காமல், பல பிரிட்டிஷ் ஆபீசர்களை இன்னும் வேலையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. இன்று இப்படையில், தளபதியுள்பட 44 பெரிய அதிகாரி களும், 37 வாரன்ட் ஆபீசர்களும், 31 சிவிலியன் டெக்னிகல் ஆபீசர்களும் உள்ளனர்.

விமானப்படை

1932-ல் இந்திய விமானப்படை சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டு, 3 விமானங்களையும் 6 விமானிகளையும் கொண்ட முதல் விமான கோஷ்டி 1933-ல் அமைக்கப்பட்டது. முதலில் தரைப்படைக்கு உதவியாக, பிரிட்டிஷ் விமானப் படையுடன் சேர்ந்து, வடமேற்கு எல்லைப்புறக் காவலில் ஈடுபட்டிருந்து, 1942 முதல் இவ்வேலை பூராவையும் நம் விமானப்படையே மேற்கொண்டது. சென்ற யுத்தத்தில் இப்படை விருத்தியாகி, பர்மா முனையில் பெரும் பங் கெடுத்துக்கொண்டது. தவிர, யுத்தகாலத்தில் நேசதேசப் படைகளின் உபயோகத்திற்காகப் பல விமான நிலையங்கள் இங்கு கட்டப்பட்டன.

தேசப் பிரிவினையில் இந்தியாவுக்குக் கிடைத்தது 7 சண்டை விமான கோஷ்டிகளும் (squadrons), துருப் பேற்றிச்செல்லும் விமான கோஷ்டி ஒன்றுமாகும். புதிதாக ஒரு போக்குவரத்து ஸ்குவாட்ரனும், அதிவேகமாகச் செல்லும் 'ஜெட்' விமான கோஷ்டியொன்றும் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. இன்னும் 10 ஸ்குவாட்ரன்களை சீக்கிரத்தில் அமைக்கவும், 5 வருஷத்தில் 15 ஸ்குவாட்ரன்களை அமைக் கவும் திட்டமுள்ளது.

நம் விமானப்படை, காஷ்மீர் போரில் ஆரம்பத்தி லிருந்து துருப்புகளை ஏற்றிச்செல்லுவதிலும், பிறகு எதிரி ஸ்தலங்களைத் தாக்குவதிலும், 21,000 அடிக்கு மேலே பறந்து லே நகருக்கு சப்ளைகளை ஏற்றிச்சென்றதிலும், பெருஞ்சேவை புரிந்திருக்கிறது.

இப்போது நம் விமானப்படையில் சுமார் 10 பிரிட் டிஷ் ஆபீசர்களேயுள்ளனர்.

பாகிஸ்தானுக்குப் போய்விட்ட பாரசூட் படைப் பயிற்சி நிலையத்திற்குப் பதிலாக ஆக்ராவில் ஒன்று புதிதாக நிறுவப் பட்டுள்ளது. விமானப் படையினருக்குக் கோவையில்

ஆரம்பப் பயிற்சியும், ஜோத்பூரில் நடுத்தரப் பயிற்சியும், அம்பாலாவில் உயர்தரப் பயிற்சியும்தர ஸ்கூல்கள் உள்ளன. இன்னும் சென்னையிலும், பெங்களூரிலும், தரையில் வேலை செய்யும் விமானப்படை சிப்பந்திகளுக்குப் பயிற்சி தரப் படுகிறது. புதிதாக ஜலஹள்ளியில் (மைசூர்) ஒரு விமான டெக்னிகல் டிரெயினிங் காலேஜ் இவ் வருஷம் ஆரம்பமாகி யுள்ளது. இதில் 50 ஆபீசர் கேடெட்டுகளும், 100 அப் ரென்டிஸ் (சிறுவர்)களும் பயிற்சி பெறுவர். இங்கு பயிற்சி யளிப்பதற்காக 50 பிரிட்டிஷ் ஆபீசர்கள் வந்துள்ளனர். பிற்பாடு 500 அப்ரென்டிஸ்களுக்கு ஏக காலத்தில் பயிற்சி யளிக்க வசதி செய்யப்படுமாம். உயர்தர விமானப்பயிற்சிக்கு இன்னும் நம் ஆபீசர்களைப் பிரிட்டனுக்கு அனுப்பி வருவது அவசியமாயிருக்கிறது.

சிவில் விமான சர்விஸ்களை இந்திய சர்க்கார் வெகுதூரம் அபிவிருத்தி செய்து வருவதால், அவசியமானபோது பாது காப்புத் துறையிலும் இவை உபயோகமாக இருக்கு மென்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

இந்திய அரசியலமைப்பு

பல்லாயிரம் வருஷங்களாகவே நம் அரசர்களும், பிரபுக் களும், படைகளும் முக்கிய நகரங்களில் வசித்து, அன்னியர் படையெடுப்பை எதிர்த்துப் போராடியும், உள்நாட்டில் அராஜகம் பரவாமல் தடுத்தும் ராஜ்யபாரம் நடத்துகையில், நாட்டுமக்களில பெரும்பாலோர் கிராமங்களில் தங்கள் தொழிலைத் தடையின்றிப் பாரம்பரையாகச் செய்து வந்தனர். போர்மூண்ட காலங்களில் வீட்டுக்கொருவர் என்று படை திரட்டப்பட்டதும், சமாதான காலத்தில் விவசாய உற்பத்தி யில் ஆறிலொருபங்கு அரசாங்கத்தார் பெறுவதும் பொது வான வழக்கம். இதைவிட்டால பொதுஜனங்கள் பெரும்

பாலும் அரசியல் அலைகளால் மோதப்படாது, கிராமியக் கூட்டு வாழ்க்கை நடத்தி வந்தனர். பிரிட்டிஷ் ஆட்சி ஏற்பட்ட பின்னர்தான் வரிவசூலுக்கென்று சில ஜமீந்தார்களிடம் பல கிராமங்களை ஏலம் விட்டதைத் தவிர, தனி விவசாயிகளிடம் நேரில் பட்டா கொடுத்து ரயத்துவாரி முறை ஏற்பட்டு, கிராமாந்தரப் பொதுவுடைமை முறை சீர் குலைந்தது. பொதுமக்கள் தம் பஞ்சாயத்துகள் மூலம் கிராம சுயாட்சி நடத்தி வந்த முறையும் போயிற்று. வரி வசூலிப்புக்கும், அமைதியைப் பாதுகாக்கவும், ரெவினியூ, போலீஸ் வேலைகளையே முதலில் பிரதானமாக நடத்திவந்த சர்க்கார், சிறிது சிறிதாகப் பொது வாழ்க்கையின் இதரத் துறைகளிலும் கவனம் செலுத்தவேண்டியதாயிற்று. அதிலும் அன்னிய ஆதிக்கமாதலால், தங்கள் வர்த்தக லாபத்துக்கும், சுலப ஆட்சிக்கும் வசதி ஏற்படும் வகையில், ரஸ்தா, ரயில் போடுதல், நீர்ப்பாசன வசதிகளை நிர்வகித்தல் முதலிய விஷயங்களில் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. ஆனால் நாளடைவில் கல்வியும், தொழில் வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டு, மக்களில் ஒரு சாராரையேனும் சர்க்கார் திருப்தி செய்வதற்கான வழியில், சிறிது சிறிதாக, சிற்சில விஷயங்களில் ஸ்தல சுயாட்சியளிக்கப்பட்டு, பொதுஜனக் கிளர்ச்சி வலுத்து, முடிவில் 1947 ஆகஸ்டு 15-ல் பூர்ண சுதந்திரம் வழங்கப்பட்டது.

சரித்திர வளர்ச்சி

இந்திய சரித்திர வளர்ச்சியில் சில முக்கியமான சம்பவங்களாவன:

சுமார் 5,000 வருஷங்களுக்கு முன் (கி.மு. 3,000-ல்) ஆரியர்களுக்கு முந்திய நாகரீகம் மொஹெஞ்சோ தாரோவில் செழித்திருந்தது. கி.மு. 1,500-க்குமுன் முதல் ஆரியர் வருகை. கி.மு. 325-ல் கிரேக்க மன்னர் அலெக்ஸாந்தரின் படையெடுப்பு. கி.மு. 322–298-ல் சந்திரகுப்த மௌரியர்

இந்தியாவின் முதல் (சரித்திரகால) சக்ரவர்த்தியானர். கி.பி. 712-ல் அராபியர் சிந்து மீது படையெடுத்தனர். 1008-ல் கஜ்னி மகமது (ஆப்கானிஸ்தானத்திலிருந்து) முதல் முறை படையெடுத்து, பின் பல முறைகள் வந்து கொள்ளையடித்துத் திரும்பினர். பிறகு வந்த மகமது கோரியின் வம்சம் 1206 முதல் 1526 வரை டில்லியில் ஆட்சி புரிந்தது. பிறகு 1707 வரை முகலாய வம்ச ஆட்சி.

இதற்கிடையே, 1494-ல் கடல் மார்க்கமாக வாஸ்கோடி காமா என்ற போர்ச்சுகீசியர் இந்தியாவுக்கு வந்து, பிறகு ஐரோப்பிய வர்த்தகம் வளர்ந்து, 1600-ல் பிரிட்டிஷ் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியும், அதன்பின் பிரஞ்சு, டச்சுக் கம்பெனிகளும் ஏற்பட்டு, முதலில் வர்த்தகத்தில் மட்டும் ஈடுபட்டுப் பிறகு நாடு பிடிக்கலாயினர். 1612-ல் பிரிட்டிஷார் சூரத்தில் முதல் பண்டகசாலை கட்டினர். 1639-ல் சென்னையை வாங்கிக் கோட்டை கட்டிக்கொண்டனர். 1661-ல் பம்பாயும் 1690-ல் கல்கத்தாவும் கைக்கு வந்தன. இதன்பின் உள் நாட்டு மன்னர் சண்டைகளில் சேர்ந்து, 1757-ல் வங்கத்தையும், 1802-ல் கர்னடக நாட்டையும் பெற்று ஆட்சி புரியலாயினர். 1774-ல் முதல் பிரிட்டிஷ் கவர்னர்-ஜெனரல் நியமிக்கப்பட்டார். 1857-ல் 'சிப்பாய்க் கலகம்' என்ற சுதந்திரப் போருக்குப்பின், கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியிடமிருந்து பிரிட்டிஷ் சர்க்காரே இந்திய அரசாட்சியை மேற்கொண்டது. 1885-ல் இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் அமைக்கப்பட்டு, 1906-ல் தீவிர சுதேசி இயக்கம் பரவி, 1920-ல் மகாத்மா காந்தியின் கீழ் வந்ததும், பொதுஜன இயக்கமாக மாறி, சட்ட மறுப்பு இயக்கங்கள் நடத்தி, 1937-ல் மாகாண சர்க்கார்களையும் கைப்பற்றியது. 1939-ல் யுத்த எதிர்ப்புக் கொள்கையால் பதவியைத் துறந்து, 1942-ல் தீவிர இயக்கம் நடத்தி, 1946-ல் பிரிட்டிஷ் மந்திரிசபை தூது கோஷ்டியின் திட்டத்தை ஏற்று, இடைக்கால மந்திரிசபை அமைத்து, 1947-ல் தேசப் பிரிவினைக்கு உட்பட்டு, நாட்டிற்குப் பூர்ண சுதந்திரம் பெற்றுத் தந்தது.

புது அரசியல் திட்டம்

1946-ல் அமைக்கப்பட்ட அரசியல் நிர்ணய சபையானது, பிரிவினைக்குப் பின், இந்திய யூனியன் பகுதிகளுக்கு மட்டும் புது அரசியலை வகுப்பதில் இப்போது ஈடுபட்டுள்ளது. சுதந்திர இந்தியாவின் அரசியல் சட்டம் அடுத்த ஜனவரி 26-ல் அமுலுக்கு வரும். அதுவரை 1935-ம் வருஷ அரசியல் சட்டத்தை ஓரளவு மாற்றியமைத்து, அதன் கீழ் தான் நம் அரசாங்கம் இப்போது நடந்து வருகிறது.

இப்போது சட்ட ரீதியில் ஒரு பிரிட்டிஷ் டொமினியன் நாடென்ற முறையின் கீழ், பிரிட்டிஷ் மன்னரின் பேரில், அவரது பிரதிநிதியாக இந்திய கவர்னர்-ஜெனரல் ஆட்சி நடத்தி வருகிறார். இந்தியக் குடியரசு அடுத்த வருஷம் பிரகடனமான பின்பு, மன்னர் ஆதிக்கம் பெயரளவிலும் இராது. அங்கிலேயிலும், பிரிட்டிஷ் காமன்வெல்த்தில் இந்தியா மெம்பராக இருக்கலாமென்று, பிரிட்டனும், இதர டொமினியன்களும் ஒரு விசேஷ ஏற்பாட்டுக்கு இசைந்துள்ளன.

இப்போது வகுக்கப்பட்டு வரும் புது அரசியலின் முக்கிய அம்சங்கள் வருமாறு:

இந்தியக் குடியரசின் தலைவராக, விசேஷ அதிகாரங்கள் கொண்ட பிரெசிடென்டு 5 வருஷங்களுக்கொருமுறை தேர்ந்தெடுக்கப்படுவார். 'ஸ்டேட்ஸ்' என்ற மாகாணங்களில், மத்ய சர்க்கார் நியமித்த கவர்னர்கள் 5 வருஷம் உத்யோகம் பார்ப்பர். உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு ஆபத்துக் காலங்களில், மாகாண நிர்வாகங்களை யூனியன் பிரெசிடென்டு மேற்கொள்ள அதிகாரமுண்டு.

புது அரசியலில் சட்டசபைகளுக்குத் தனித் தொகுதிகள் ஒழிக்கப்பட்டு, ஹரிஜனங்களுக்கு மட்டும் ஸ்தானங்கள் ஒதுக்கும் முறை 10 வருஷத்திற்கு அமுலிலிருக்கும். வயது வந்தோர் அனைவருக்கும் ஓட்டு உண்டு. 1950-ல்

புதுத் தேர்தல்கள் நடத்துவதற்காக, ஏற்கனவே மாகாணங்களில் புது வாக்காளர்ஜாபிதா தயாரிக்கப்பட்டு, இவ்வருஷ முடிவிற்குள் பூர்த்தியாகும்.

புது அரசியலில், இப்போதுள்ள தனி சமஸ்தானங்களும், சமஸ்தான யூனியன்களும், மாகாணங்களின் அரசியல் முறையையே தாமும் கடைப்பிடிக்க ஏற்பாடாகியுள்ளது. 'ஸ்டேட்ஸு'களுக்குப் பிரித்துக் கொடுத்தவை போக, எஞ்சியுள்ள அதிகாரங்கள் எல்லாம் மத்ய யூனியன் சர்க்காரிடமேயிருக்கும். ஆரம்பத்தில் உத்தேசிக்கப்பட்டபடி இல்லாமல், மத்ய சர்க்காரை வலுப்படுத்தும் முறையில் இப்போது சட்டம் செய்யப்பட்டு வருகிறது.

பாஷாவாரி மாகாணங்கள்

1921 முதல் இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் பாஷாவாரி மாகாணப் பிரிவினையை ஆதரித்து, காங்கிரஸ் ஸ்தாபன அமைப்பில் இம்முறையைக் கையாண்டு வந்துள்ளது. சுதந்திரம் வந்தபின் இக்கிளர்ச்சி வலுத்ததின் பேரில் அ.நி. சபைத்தலைவர் சென்ற வருஷம் ஒரு கமிஷனை நியமித்தார். நாட்டின் பாதுகாப்பு, பொருளாதாரப் பிரச்னைகளையே முதலில் கவனிக்கவேண்டுமென்றும், இப்போது பாஷாவாரிப் பிரிவினையால் தேசத்தின் பலம் குறையுமென்றும், எல்லா சமஸ்தானங்களும் யூனியனில் ஐக்யமடைந்தபின் சில வருஷங்கள் கழித்து, அரசாங்க நிர்வாக சவுகரியத்தை உத்தேசித்து, பாஷாவாரியாக மாகாணங்களைத் திருத்தி அமைக்கலாமென்றும், பம்பாய், சென்னை போன்ற கலப்பு பாஷா நகரங்களை எந்தத் தனி மாகாணத்திலும் சேர்க்கலாகாதென்றும், அக்கமிஷன் சிபார்சு செய்தது.

ஸ்ரீ. எஸ். கே. தார் என்பவரைத் தலைவராகக் கொண்ட இக்கமிஷனின் சிபார்சை எதிர்த்து மீண்டும் கிளர்ச்சி வலுத்ததின் பேரில், பண்டித நேரு, ஸர்தார் படேல்,

பட்டாபி சீதாராமய்யா இம்மூவர் கொண்ட கமிட்டியை ஜெய்ப்பூர் காங்கிரஸ் நியமித்துப் புனராலோசனைக்கு ஏற்பாடு செய்தது.

5-4-49-ல் வெளியிடப்பட்ட இதன் ரிபோர்ட்டின் முக்கிய அம்சங்கள் வருமாறு:

வட இந்திய மாகாண (பீகார்-மே. வங்காளம், பீகார்-ஒரிஸ்ஸா) எல்லைகளைத் திருத்தியமைக்கும் பிரச்னையை இப்போது கவனிப்பது சாத்யமில்லை. ஆனால், தென்னிந்திய மாகாணங்களைப் பிரிப்பது சம்பந்தமாகத், தகராறுள்ள பகுதிகளைத் தற்காலிகமாக ஒதுக்கிவிட்டுத் தனி மாகாணங்கள் பிரிக்கப்படலாம். இதிலும் மைசூர், கொச்சி-திருவாங்கூர் சமஸ்தானங்கள் பரிபூர்ணமாக ஐக்யப்படும் வரையில், கேரள, கர்னடக மாகாணங்களை அமைப்பது சாத்யமில்லை. நிச்சயமான மராத்தி பிரதேசங்களைக் கொண்டு மகாராஷ்டிர மாகாணம் அமைக்கப்படலாமாயினும், பம்பாய் மாகாணத்தின் கன்னடப் பிராந்தியத்திற்குத் தனியேற்பாடு செய்துவிட்டும், பம்பாய் நகரைத் தனியாகப் பிரித்து விட்டுமே இதைச் செய்யமுடியும். ஆந்திரம் சம்பந்தப்பட்டவரையில், என்றுமே இதில் சென்னை நகர் சேர முடியாது. அது தவிர, தகராறுள்ள பிரதேசங்களை விட்டுவிட்டு, தெலுங்கு ஜில்லாக்களை மட்டும் தனியாகப் பிரித்துக்கொள்ளலாம்.

மேலே கண்ட சிபார்சின்படி ஆந்திரர்கள் சென்னை நகரை விட்டுவிடச் சம்மதிக்காததால், இது பற்றி முடிவெதுவும் ஏற்படவில்லை. கர்னடக காங்கிரஸ்காரர்கள் மைசூர் சர்க்காரைத் தம்முடன் சேரவைக்க முயன்று வருகின்றனர். இன்னும், பம்பாய் மாகாணத்தில் வடக்கே குஜராத் சமஸ்தானங்கள் பல சேர்க்கப்பட்டுள்ளதையடுத்து, மகாராஷ்டிர மாகாணத்துடன், குஜராத் மாகாணம் ஏற்பட வழியேற்பட்டுள்ளது.

அகதிகள் பிரச்னை

சுதந்திர இந்தியாவின் சர்க்கார் சென்ற இருவருஷங்களில் தொழில் வளர்ச்சி, உணவுப் பிரச்னை முதலியவை சம்பந்தமாக எடுத்துக்கொண்டுள்ள நடவடிக்கை முந்திய அத்தியாயங்களில் விளக்கப்பட்டது. இது தவிர, சுதந்திரப் பிரகடன தினத்தன்று தாமும் சுயேச்சை எய்தியதாகக் கருதிய சுமார் 562 குட்டி சமஸ்தானாதிபதிகளை வழிக்குக் கொண்டுவந்து, இந்திய யூனியனில் ஐக்யப் படுத்திய விஷயம் பின்னால் விவரிக்கப்படும்.

இவை தவிர, பிரிவினையை யொட்டி முக்கியமாக பஞ்சாபில் ரத்தக்களரி ஏற்பட்டு, சுமார் 44 லட்சம் அகதிகள் இந்தியாவிற்கு வந்ததும், சுமார் 60 லட்சம் பேர் பாகிஸ்தானுக்குச் சென்றதும், இதனால் ஏற்பட்ட நிலைமையை நம் சர்க்கார் சமாளித்த விஷயமும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

முதலில் மேற்கு பாகிஸ்தானிலிருந்து அகதிகளை வெளியேற்றி, இங்கு உணவளித்து, அவர்களுக்கு நிலம் வழங்கியும், வேலை தந்தும், இவ்வாறாக 31-3-49 வரை சுமார் ரூ. 25 கோடி இந்தியசர்க்காரால் செலவழிக்கப்பட்டுள்ளது. தவிர, அகதிகள் புனருத்தாரணத்திற்காக சுமார் ரூ. 23 கோடி மாகாண சர்க்கார்களுக்குக் கடன் வழங்கப்பட்டது. கிழக்கு பஞ்சாபில் 2·73 லட்சம் குடும்பங்கள், 30 லட்சம் ஏகர் நிலத்தில் குடியேற்றப்பட்டனர். இன்னும் சுமார் 8 லட்சம் பேருக்கு வீடுகள் கட்டித் தருவதற்காக வடநாட்டில் பல புதிய நகரங்கள் நிறுவப்பட்டு வருகின்றன. சென்ற ஜூன் முடிவில் அகதி முகாம்களிலிருந்த 8 லட்சம் பேருக்கு இலவச உணவு தரப்பட்டு வருகிறது. 31-10-49க்குமேல் இலவச உணவு அளிப்பதை நிறுத்திவிட்டு, வேலை முகாம்களில் அவர்களுக்கு வேலையும் கூலியும் அளிக்க ஏற்பாடாகி வருகிறது.

கிழக்கு வங்கத்திலிருந்து இது வரை மொத்தம் 19 லட்சம் பேர் வெளியேறி, 16·25 லட்சம் பேர் மேல்

வங்கத்திற்கும் 2·5 லட்சம் அஸ்ஸாமுக்கும், இன்னும் பலர் திரிபுரா, கூச்-பிகார் சமஸ்தானங்களுக்கும் வந்துள்ளனர். மேற்கு பாகிஸ்தானில் போல, இங்கு நம் பக்கத்திலிருந்து முஸ்லிம்கள் அதிகமாக வெளியேறுத்தால், அகதிகளைக் குடியேற்றும் பிரச்னை சங்கடமாயுள்ளது. சுமார் 200 குடும்பங்கள் அந்தமான் தீவில் குடியேறியுள்ளன. பின்னும் பலருக்கு மேல் வங்கத்தில் நிவாரணமளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

அகதிகள் பிரச்னையில் மற்றொரு முக்கிய விஷயம் சொத்துக்களைப் பற்றியதாகும். கிழக்கு பஞ்சாபிலிருந்து வெளியேறிய முஸ்லிம்களில் பெரும்பாலோர் ஏழைகள். பாகிஸ்தானிலிருந்து வந்த ஹிந்து, சீக்கியர் சுமார் 250 முதல் 300 கோடி ரூபாய் மதிப்புள்ள சொத்துக்களை விட்டுவந்ததாகக் கூறப்படுகிறது. இங்கிருந்து வெளியேறியவரின் சொத்துக்களை அவற்றிற்குப் பதிலாக மாற்றிக் கொள்ளுவது சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட ஒப்பந்தத்தை பாகிஸ்தான் சர்க்கார் நிறைவேற்றவில்லை. இதுபற்றி இருநாடுகளுக்குமிடையே தகராறு மேலும் வலுத்து வருகிறது.

மத்ய சர்க்கார்

இன்று நம் யூனியன் சர்க்கார் நிர்வாகிகள் விவரம் வருமாறு :

கவர்னர்-ஜெனரல் :—ஸ்ரீ ஸி. ராஜகோபாலாச்சாரி. மாதத்திற்குச் சுமார் ரூ. 22,000-ஆக இருந்த இவர் சம்பளம் ரூ. 5,500-ஆகச் சென்ற வருஷத்தில் குறைக்கப்பட்டது.

மந்திரி சபை :—மந்திரிகளுக்கு மாதம் ரூ. 3,000 சம்பளம், ரூ. 500 அலவன்ஸ், வாடகையில்லா வீடு. மந்திரி சபையின் எல்லாக் கூட்டங்களிலும் கலந்துகொள்ளாமல், தம்தம் இலாகாவின் விஷயங்கள் சம்பந்தமாக மட்டும் கலந்து

கொள்ளும் ராஜாங்க மந்திரிகள், தாமே தனியிலாகாவுக்குத் தலைமை வகிக்காமல், ஒரு மந்திரிக்கு 'உதவும்' டெபுடி மந்திரிகள் என்ற சிலரும் மத்ய சர்க்காரில் உண்டு.

1. பண்டித ஜவாஹர்லால் நேரு: *பிரதம மந்திரி. வெளிநாட்டு விவகாரம், காமன்வெல்த் விவகாரம், விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி இலாகாக்கள் இவரிடம்.*

2. ஸர்தார் வல்லபாய் படேல்: *டெபுடி பிரதம மந்திரி. உள்நாட்டு விவகாரம், சமஸ்தானங்கள், பிரசார, செய்தி இலாகாக்கள் இவரிடம்.*

3. மௌலானா அபுல் கலாம் ஆஸாத்: *கல்வி மந்திரி.*

4. டாக்டர் ஜான் மத்தாய்: *நிதி நிர்வாகம்.*

5. ஸர்தார் பல்தேவ் ஸிங்: *பாதுகாப்பு.*

6. ஸ்ரீ என். கோபாலஸ்வாமி அய்யங்கார்: *ரயில்வே, ரஸ்தா போக்கு வரத்து.*

7. ஸ்ரீ ரபி அகமது கித்வாய்: *தபால், தந்தி, விமான போக்கு வரத்து இலாகா.*

8. டாக்டர் சியாம பிரஸாத் முகர்ஜி: *தொழில், சப்ளை இலாகா.*

9. ஸ்ரீ கே. ஸி. நியோகி: *வர்த்தக மந்திரி.*

10. ஸ்ரீ என். வி. காட்கில்: *மத்ய மராமத்து, சுரங்கங்கள், பவர் இலாகா.*

11. ஸ்ரீ ஜகஜீவன் ராம்: *தொழிலாளர் இலாகா.*

12. ராஜகுமாரி அமிர்த கௌரி: *சுகாதார மந்திரி.*

13. டாக்டர் பி. ஆர். அம்பேத்கார்: *சட்ட மந்திரி.*

14. ஸ்ரீ ஜெயராம்தாஸ் தௌலத்ராம்: *உணவு, விவசாயம்.*

15. ஸ்ரீ மோகன்லால் சாக்ஸேனா:—*அகதிகள் நிவாரணம்.*

ராஜாங்க மந்திரிகள்

16. ஸ்ரீ கே. சந்தானம்: ரயில், ரஸ்தா இலாகா.

17. ஸ்ரீ ஆர். ஆர். திவாகர்: செய்தி, பிரசார இலாகா.

18. ஸ்ரீ சத்ய நாராயண ஸின்ஹா:—பார்லிமெண்டரி விவகாரம்.

டேபுடி மந்திரிகள்

19. ஸ்ரீ குர்ஷித்லால்: தபால், தந்தி, விமானப் போக்குவரத்து.

20. டாக்டர் பி. வி. கேஸ்கர்: வெளிநாட்டு, காமன் வெல்த் விவகாரங்கள்.

முக்கிய மத்ய லாகா காரியதரிசிகளும், நிர்வாக ஆபீசர்களும் வருமாறு:

கவர்னர்-ஜேனாலின் காரியாலயம்: காரியதரிசி—ஷாவக்ஸ் ஏ. லால், அந்தரங்க காரியதரிசி—எஸ். கிருஷ்ணமூர்த்தி, பிரெஸ் தொடர்பு அதிகாரி—டி. ஆர். வி. சாரி.

உள் நாட்டிலாகா: காரியதரிசி—ஆர். என். பானர்ஜி. கூட்டுக் காரியதரிசி—ஆர். ஏ. கோபாலஸ்வாமி. சமஸ்தான இலாகா: அரசியல் ஆலோசகர்—வி. பி. மேனன், காரியதரிசி—எம். கே. வெள்ளோடி. கூட்டுக் காரியதரிசி—என். எம். பூச். வெளி நாட்டிலாகா: செக்ரடரி-ஜெனரல்—கிரிஜாசங்கர் பாஜபாய், கூட்டுக் காரியதரிசிகள்—பி. ஏ. மேனன், ஆர். ஆர். சாக்ஸேனா, எஸ். ரத்னம். நிதி நிர்வாக இலாகா: காரியதரிசி—கே. ஜி. அம்பகோகர். ஆடிட்டர்-ஜெனரல்—வி. நரஹரி ராவ். பாதுகாப்பிலாகா: காரியதரிசி—எச். எம். படேல். தொழில், சப்ளை இலாகா: காரியதரிசி—எஸ். ஏ. வெங்கடராமன். டைரக்டர்-ஜெனரல்—ஜே. ஸி. கோஷ். பொருளாதார அட்வைசர்—டபிள்யு. ஆர். நாது. விவசாய, உணவு இலாகா: காரியதரிசி—பி. ஆர். ஸென். கூட்டுக் காரியதரிசி—எஸ். ஒய். கிருஷ்ணஸாமி.

கமிஷனர்-ஜெனரல்—ஆர். எம். பாடில். வர்த்தகலாகா: காரியதரிசி—ஸி. ஸி. தேசாய். கூட்டுக் காரியதரிசிகள்—கே. கே. செட்டூர், எஸ். ரங்கநாதன், எல். கே. ஜா. மராமத்து, சுரங்கம், பவர் இலாகா: காரியதரிசி—பி. கே. கோகலே. கூட்டுக் காரியதரிசி—டி. எல். மஜும்தார். ரயில், போக்குவரத்திலாகா: காரியதரிசி—ஒய். என். சுக்தங்கர். கூட்டுக் காரியதரிசி—எஸ். சக்ரவர்த்தி. தொழிலாளர் இலாகா: காரியதரிசி—எஸ். லால். கூட்டுக் காரியதரிசி—கே. எம். சுப்பிரமணியம். சுகாதார இலாகா: காரியதரிசியும், டைரக்டர்-ஜெனரலும்—டாக்டர் கே. ஸி. கே. இ. ராஜா. கல்வி இலாகா: காரியதரிசியும், கல்வி அட்வைசரும்—டாக்டர் தாராசந்த். விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி இலாகா: காரியதரிசி—எஸ். எஸ். பட்நகர். சட்டலாகா: காரியதரிசி—எஸ். ஏ. லால். அட்வகேட்-ஜெனரல்—நாஷிர்வான் எஞ்சினியர். செய்தி யிலாகா: காரியதரிசி—பி. ஸி. சௌத்ரி, ரேடியோ டைரக்டர்-ஜெனரல்—என். ஏ. எஸ். லக்ஷ்மணன். பிரதம இன்பர்மேஷன் ஆபீஸர்—பி. எல். சர்மா. பிரதம பிரெஸ் அட்வைசர்—உஷநாத் ஸென். தபால், தந்தியிலாகா: டைரக்டர்-ஜெனரல்—கிருஷ்ண பிரசாதா. சிவில் விமான இலாகா டைரக்டர்-ஜெனரல்—டி. பி. பல்லா. சர்வேயர்-ஜெனரல்—பிரிகேடியர் ஜி. எப். ஹீனே. புதை பொருள் (Geological) சர்வே டைரக்டர்—டபிள்யு. டி. வெஸ்ட். சரித்திர சின்னங்கள் ஆராய்ச்சி (Archaeology) இலாகா: டைரக்டர்-ஜெனரல்—டாக்டர் என். பி. சக்ரவர்த்தி. ஆதி மக்கள் சர்வே டைரக்டர்—டாக்டர் பி. எஸ். குஹா. சென்ஸஸ் கமிஷனர்—எம். டபிள்யு. எம். யீட்ஸ்.

தொழில் பாதுகாப்பு விசாரணை கமிஷன்: தலைவர்—ஜி. எல். மேதா. மெம்பர்கள்—டாக்டர் பி. வி. நாராயணசாமி நாயுடு, எச். எல். டே, எம். ஏப். ரஹ்மான்.

ரயில்வே போர்டு:—பிரதம கமிஷனர்—கே.ஸி. பாக்ளே; நிதி நிர்வாககமிஷனர்—வ. கே. சந்தா; இதர மெம்பர்கள்—வி. பி. பந்தார்கர், எச். ஜே. நிக்கல்ஸ், எப். ஸி. பத்வார்.

விமான லைசென்ஸ் போர்டு: தலைவர்—கே. எஸ். மேனன்; மெம்பர்கள்—நாராயணஸ்வாமி, வி. பி. பந்தார்கர்.

பெடரல் பப்ளிக் சர்விஸ் கமிஷன்:—தலைவர்—ஆர். என். பானர்ஜி.

பெடரல் கோர்ட்: ஹரிலால் கானியா—பிரதம நீதிபதி; சையித் பஸல் அலி, ஸி. பஞ்சாபகேசய்யர், பி. கே. முகர்ஜி, மேஹர் சந்த் மஹஜன்—நீதிபதிகள்.

அ. நி. சபை

தலைவர்: டாக்டர் ராஜேந்திர பிரஸாத்; உப-தலைவர்கள்: டாக்டர் எச். ஸி. முக்கர்ஜி, வி. டி. கிருஷ்ணமாச்சாரி. அரசியல் ஆலோசகர்: பி. நரசிங்க ராவ். அரசியல் திட்ட நகல் கமிட்டி: பி. ஆர். அம்பேத்கர் (தலைவர்), என். கோபாலசாமி அய்யங்கார், அல்லாடி கிருஷ்ணசாமி அய்யர், கே. எம். முன்ஷி, டி. டி. கிருஷ்ணமாச்சாரி, என். மாதவராவ்.

மத்திய பார்லிமேண்டு

அ.நி. சபையே யூனியன் பார்லிமெண்டாக அமரும் போது இதன் சபா நாயகர்: ஜி. வி. மாவ்லங்கர்; உப-சபா நாயகர்: எம். அனந்தசயனம்.

சென்னை பிரதிநிதிகள்.

அ. நி. சபையில் மொத்தம் 301 மெம்பர்களில் சென்னையிலிருந்து 49 பேர். இவர்களின் பெயர்கள் வருமாறு:

அல்லாடி கிருஷ்ணசாமி அய்யர், எம். அனந்தசயனம் அய்யங்கார், ஓ. வி. அழகேசன், ஸ்ரீமதி அம்மு சுவாமி

நாதன், கே. காமராஜ், பி. கக்கன், டி. டி. கிருஷ்ணமாச்சாரி, எல். கிருஷ்ணசாமி பாரதி, வி. ஸி. சேசவராவ், என். கோபாலசாமி அய்யங்கார், பி. கோபால ரெட்டி, டாக்டர் பட்டாபி சீதாராமையா, டி. பிரகாசம், ராமநாத் கோயங்கா, ஆர். கே. ஷண்முகம் செட்டி, கே. சந்தானம், பொப்பிலி ராஜா, செட்டிநாடு ராஜா எம். ஏ. முத்தையா செட்டியார், டாக்டர் பி. சுப்பராயன், ஜெரோம் டி ஸௌஸா, டி. கோவிந்த தாஸ், பி. குன்னிராமன். வி. ஐ. முனிசாமி பிள்ளை, வி. நாடிமுத்து பிள்ளை, எஸ். நாகப்பா, பி. எல். நரசிம்மராஜு, ஸி. பெருமாள்சாமி ரெட்டியார், டி. ஏ. ராமலிங்கம் செட்டியார், கல்லூர் சுப்பராவ், ஏ. கே. மேனன், எம். திருமல ராவ், எம். ஸத்யநாராயண, ஓ. பி. ராமசாமிரெட்டியார், என். ஜி. ரங்கா, என். சஞ்சீவ ரெட்டி, பி. சிவராவ், ஏஸ். எச். பிரேடர், யு. எஸ். மல்லையா, எம். ஸி. வீரபாகு பிள்ளை, டி. ஜே. எம். வில்ஸன், ஸி. சுப்ரமணியம், வி. சுப்ரமணியம், பி. எம். வேலாயுதபாணி, ஸ்ரீமதி துர்க்காபாய், ஸ்ரீமதி தாக்ஷாயணி வேலாயுதன், எம். இஸ்மாயில், கே. டி. எம். அகமது இப்ராகிம், ஏ. மகபூப் அலி பெய்க், பி. போகர் சாகிப்.

இந்திய மாகாணங்கள்

இப்போதுள்ள 9 இந்திய யூனியன் மாகாணங்கள் பற்றிய சில முக்கிய விவரங்கள் கீழே தரப்படுகின்றன.

அஸ்ஸாம்: 1947-ல் கிழக்கு வங்கத்தில் சேர்ந்து விட்ட ஸில்ஹெட் ஜில்லா போக, அஸ்ஸாம் மாகாணத்தின் பரப்பு சுமார் 49,600 ச. மைல்; ஜனத்தொகை 75 லட்சம். (மலைஜாதியினர் வசிக்கும் பிரதேசத்தைத் தவிர, சிறு அஸ்ஸாம் சமஸ்தானங்களின் மொத்தப் பரப்பு 12,300 ச.மைல்.) இங்கு விவசாயம் தவிர, தேயிலை, பட்டு உற்பத்தி முக்கியம். 1941 சென்ஸஸ்படி 43 சதவிகிதம் பேர்

வங்காளியும், 21 சதவிகிதம் அஸ்ஸாமிய பாஷையும், மற்றவர் ஹிந்தி, நேபாளி முதலிய பாஷைகளும் பேசுகின்றனர்.

இதன் இன்றைய கவர்னர் ஸ்ரீ பிரகாசா; பிரதமர் கோபிநாத் பார்தோலாய்; தலைநகர் ஷில்லாங். இதன் வருஷாந்தர வரவு-செலவு, 1948-49 பட்ஜெட்டின்படி சுமார் ரூ. 27·6 கோடி.

ஐக்ய மாகாணங்கள்:—1941-ல் இதன் பரப்பு 1,06,247 ச.மை; ஜனத்தொகை 5,63·5 லட்சம். ராம்பூர், காசி, டெஹ்ரி-கார்வால் சமஸ்தானங்களும் சேர்ந்து இதன் பரப்பு 1,12,523 ச.மைல் ஆகும். சர்க்கரை உற்பத்தி, தோல் தொழில், கம்பளி, பட்டு நெய்தல் முதலியவை முக்கிய தொழில்கள். கொஞ்சம் பஞ்சாபியைத்தவிர, பெரும்பாலும் ஹிந்தி பாஷையே பேசப்படுகிறது.

இதன் கவர்னர் ஹோமி மோடி; பிரதமர் கோவிந்த வல்லப பந்த்; தலைநகர் லக்ஷ்மணபுரி; 1948-49-ல் வரவு-செலவு சுமார் ரூ. 51 கோடி.

ஒரிஸ்ஸா:—1936-ல் தனி மாகாணமாக்கப்பட்ட இதன் பரப்பு 32,200 ச.மைல்; ஜனத்தொகை 87·3 லட்சம். இத்துடன் 1948-ல் இணைக்கப்பட்ட பல சிறு சமஸ்தானங்களும், இவ்வருஷம் சேர்ந்த மயூர்பஞ்ச் சமஸ்தானமும், மொத்தம் 27,671 ச.மைல் பரப்பும், 50·37 லட்சம் ஜனத்தொகையும் கொண்டவை. பெரும்பாலோர் ஒரியா பாஷை பேசுவது தவிர, சுமார் 3 லட்சம் பேர் தெலுங்கும், வடக்கில் பலர் வங்காளி பாஷையும் பேசுகின்றனர். புதிதாகச் சேர்ந்த பகுதிகளில் உலோகக் கனிகள் அதிகமென்று கூறப்படுகிறது.

இதன் கவர்னர் அஸப் ஆலி; பிரதமர் ஹரிகிருஷ்ண மகதாப்; தலைநகர் கட்டாக். 1948-49 பட்ஜெட்டின்படி வரவு ரூ. 6·8 கோடி, செலவு 7·5 கோடி, துண்டு சுமார் 70 லட்சம்.

இதற்கு மத்யசர்க்கார் மான்யம் விசேஷமாக அளிக்கப் படுகிறது.

கிழக்கு பஞ்சாப் :—1947-ல் பிரிவினையின் பயனாக ஏற்பட்ட இம் மாகாணத்தின் பரப்பு 35,600 ச.மைல். 1941 கணக்குப்படி இப்பிரதேசத்தின் ஜனத்தொகை 124 லட்சம். ஆனால் அகதிகள் போக்குவரத்தால் நிலைமை ஓரளவு மாறியிருக்கும். கால்வாய்ப் பாசனத்தால் கோதுமை முதலிய உணவுப் பொருள் உற்பத்தி தவிர, கம்பளித் தொழில் விசேஷம். பஞ்சாபியும், மேற்கத்தி ஹிந்தியும் முக்கிய பாஷைகள்.

இதன் கவர்னர் சந்துலால் திரிவேதி; பிரதமர் பீமசேன ஸச்சார்; தலைநகர் (தற்காலிகமாக) ஜலந்தரும், சிம்லாவும். 1849-50 பட்ஜெட்டின்படி வரவு ரூ. 14·4 கோடி, செலவு 22·9 கோடி, துண்டு 8 கோடி. அகதிகள் நிவாரணச் செலவுக்கு மத்ய சர்க்கார் சகாயத்தால், துண்டு விழுவது அடிபட்டுப்போகும்.

பம்பாய் :—76,443 ச.மை., 208·5 லட்சம் ஜனத்தொகை, இவற்றைக்கொண்ட இம்மாகாணத்துடன் சமீபத்தில் பல சமஸ்தானங்கள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. 16 தக்காண சமஸ்தானங்கள் (7,650 ச.மைல்), 146 சிறு கூர்ஜர சமஸ்தானங்கள் (17,000 ச.மைல்), தண்டா (1,606) கோலாப்பூர் (3,220), பரோடா (8,235) எல்லாம் சேர்ந்து மொத்தம் சுமார் 37,700 ச.மைலும், 83 லட்சம் ஜனத்தொகையும் சேர்ந்துள்ளது. இம்மாகாணத்தில் வடக்கே குஜராத்தியும், மத்யபாகத்தில் மராத்தியும், தெற்கில் கன்னடமும் முக்கிய பாஷைகள். விவசாயத்தில் பருத்தி சாகுபடி விசேஷம். இங்கு உலோக உற்பத்தி வெகு சொற்பம். ஆனால் தொழில் வளர்ச்சியில் நாட்டின் முன்னணியிலுள்ளது—ஜவுளித் தொழில் விசேஷம்.

இதன்கவர்னர் ராஜா மகராஜ சிங்; பிரதமர் பி.ஜி.கேர்; தலைநகர் பம்பாய் நகர். சென்றவருஷ வரவுமதிப்பு ரூ. 41.4 கோடி, செலவு ரூ. 44 கோடி.

பீகார்: இதன் பரப்பு 69,348 ச.மைல்; ஜனத்தொகை (1941-ல்) 3,63 4 லட்சம். 623 ச.மைலும் 2 லட்சம் ஜனத்தொகையும் கொண்ட செரெய்கெல்லா, கர்ஸவான் என்ற இரு சமஸ்தானங்கள் இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. நாட்டின் இரும்பு, நிலக்கரி, அப்ரகம் முதலிய உலோகப் பொருள்களில் பெரும்பகுதி இங்குதான் இருக்கிறது. கரும்பு, புகையிலைப் பயிரும் அதிகம். பெரும்பாலோர் பாஷை ஹிந்துஸ்தானி; மைதிலி, மகதி முதலிய ஸ்தல பாஷைகளும் அபிவிருத்தியடைந்து வருகின்றன.

இதன் கவர்னர் **எம். எஸ். ஆனே**; பிரதமர் **ஸ்ரீ கிருஷ்ண ஸின்ஹா**; தலைநகர் **பாட்னா**. சென்ற வருஷ வரவு ரூ. 21.6 கோடி, செலவு ரூ. 20.1 கோடி.

மத்ய மாகாணமும் பேராரும்: முதலில் 98,575 சதுர மைலும், 168 லட்சம் ஜனத்தொகையும் கொண்ட இத்துடன், சென்ற வருஷத்தில் 15 சிறு சமஸ்தானங்கள் (31,760 ச.மைல்., 28.34 லட்சம் பேர்) சேர்ந்து மொத்தப் பரப்பு 130,334 ச.மைலும், 196.34 லட்சம் ஜனத்தொகையும் ஆயிற்று. பருத்தி நெசவு, மாங்கனீசம் வெட்டியெடுத்தல், இவை முக்கிய தொழில்கள். காடுகள் அதிகம். நிலக்கரி, தாமிரக் கனிகளும் உண்டு. ஹிந்தியும், மராத்தியும் முக்கிய பாஷைகள். ராஜஸ்தானியும், குஜராத்தியும் கொஞ்சம் பரவியுள்ளது.

இதன் கவர்னர் **மங்களதாஸ் பக்வாஸா**; பிரதமர் **ரவிசங்கர சுக்லா**; தலைநகர் **நாகபுரி**. சென்ற வருஷ வரவு ரூ. 15.75 கோடி, செலவு ரூ. 15.74 கோடி.

மேற்கு வங்காளம்: தேசப் பிரிவினையின் பயனாக ஏற்பட்ட இப் புதுமாகாணத்தின் பரப்பு 27,140 ச.மைல்; 1941 சென்ஸஸ்படி இதன் ஜனத்தொகை 212 லட்சம்; இப்போது சுமார் 25 லட்சமிருக்கலாம். பழைய வங்காளத்தின் முக்கிய தொழில்களெல்லாம் இதிலேயே உள்ளன. இவற்றில் முக்கியமானவை சணல் மில்கள், பருத்தி, இரும்பு,

பேப்பர் தொழிற்சாலைகள் முதலியன. பிரதம பாஷை வங்காளி.

இதன் கவர்னர் கே. என். கட்ஜூ; பிரதமர் பி. ஸி. ராய்; தலைநகர் கல்கத்தா. சென்ற வருஷ பட்ஜெட்டின்படி வரவு ரூ. 31.2 கோடி, செலவு சுமார் ரூ. 32 கோடி.

பிரதம கமிஷனர் மாகாணங்கள்

மேலே கண்ட 8 மாகாணங்களும், (அடுத்த அத்தியாயத்தில் விவரிக்கப்படும்) சென்னையும் சுயாட்சியுள்ள கவர்னர் மாகாணங்கள். இவை தவிர, மத்ய சர்க்காரின் நேரடி நிர்வாகத்தில், பிரதம கமிஷனர்களின் கீழ் ஆட்சி நடக்கும் பிரதேசங்கள் வருமாறு:

அந்தமான், நிகோபார் தீவுகள்: சென்னையிலிருந்து 740 மைல், கல்கத்தாவிலிருந்து 780 மைல் தூரத்திலுள்ள 204 தீவுகள் சேர்ந்த அந்தமான் தீவுகளின் மொத்த விஸ்தீரணம் 2,508 ச.மைல். வடக்கேயுள்ள 5 பெரிய தீவுகள் சேர்ந்து 'கிரேட் (பெரிய) அந்தமான்' என்றும், தெற்கேயுள்ள பெரிய தீவு 'லிட்டில் (சிறிய) அந்தமான்' என்றும் அழைக்கப் படுகிறது. இங்கு சுமார் 62 பண்டைக் குடிகளைத் தவிர, (1941-ல்) 16,000 பேர் இருந்தனர். 1858 முதல் தீவாந்தர தண்டனை பெற்றவர்களைக் குடியேற்றுமிடமாயிருந்த முறை 1945ல் கைவிடப்பட்டு, இப்போது கிழக்கு வங்க அகதிகளைக் குடியேற்றி வரப்படுகிறது. பெருங்காடுகளும், தென்னந் தோப்புகளும் அதிகம். உணவு முதலியவை இறக்குமதி யாகிறது. இதன் துறைமுகங்களில் முக்கியமானதும், தலைநகரும் போர்ட் பிளேர் என்பதாகும்.

'லிட்டில் அந்தமானு'க்கு 75 மைல் தெற்கே 635 ச. மைலுள்ள 19 தீவுகள் சேர்ந்து நிகோபார் தீவுகள் எனப்படும்: கிரேட் நிகோபார், கமோர்த்ரா-நாங்கௌரி, கார் நிகோபார், இம்மூன்றும் முக்கியமான தீவுகள். நாங்

கௌரி துறைமுகம் விசேஷமானது. மொத்த ஜனத் தொகை சுமார் 11,000. தேங்காய் வியாபாரம் பிரதான மானது.

ஆஜ்மீர்-மேர்வாரா: 2,400 ச.மைலும் 5.8 லட்சம் ஜனத்தொகையும் கொண்ட இது, 1818-லிருந்து தனிமாகாணமாக ராஜபுதன சமஸ்தானங்களுக்கிடையே உள்ளது. பெரும்பாலும் விவசாயமும், ஆடு வளர்ப்பதும், அப்ரகம், மாக்கல் முதலிய கற்கள் வெட்டியெடுப்பதும் பிரதான தொழில்கள்.

இதன் தலைநகர் ஆஜ்மிர். பிரதம கமிஷனர் எச். ஆர். ஷிவ்தஸானி.

குடகு: திப்பு சுல்தான் ஆதிக்கத்திலிருந்து பிரிட்டிஷ் பாதுகாப்பின் கீழ் (கி.பி. 1800 சுமாருக்கு) வந்து, 1834-ல் பிரிட்டிஷ் இந்திய சர்க்காரே நிர்வாகத்தை மேற்கொண்ட இதன் பரப்பு 1,593 ச. மைல்.; ஜனத்தொகை சுமார் 1.7 லட்சம். மைசூருக்கு மேற்கில் மலை நாட்டிலுள்ள இதில் காப்பிச் செடி வளர்த்தலும், காட்டுமரம் வெட்டுதலும், விசேஷ தொழில்கள். சமீபத்தில் இங்கு பேப்பர் உற்பத்திக்கு ஏற்பாடாகியுள்ளது.

இதன் பிரதம கமிஷனர் ஸி. டி. முதலியார்; தலைநகர் மர்க்காரா. இதற்கு ஒரு சட்ட சபையுமுண்டு. 1949-50 பட்ஜெட்டின்படி வரவு ரூ. 134.85 லட்சம்; செலவு ரூ. 86.74 லட்சம். இதில் ரூ. 36 லட்சம் யுத்த பிற்கால அபிவிருத்தி திட்டங்களுக்காகும்.

டில்லி: 1911-ல் மத்ய சர்க்காரின் தலைநகரம் கல்கத்தாவிலிருந்து பழைய இந்திரப்பிரஸ்தம் இருந்த டில்லிக்கு மாற்றப்பட்டது. இதற்காக, பஞ்சாபின் பகுதியான டில்லி ஜில்லாவிலிருந்து 573 ச. மைல் பிரதேசத்தைத் தனி பிரதம கமிஷனர் நிர்வாகத்தின் கீழ் கொண்டுவந்தனர். இதில் முதலில் பழைய டில்லி நகருக்கு சர்க்கார் காரியாலயங்கள் மாற்றப்பட்டன. அதன்பின் புதுடில்லி கட்டப்பட்டது.

வைசிராய் மாளிகை, செக்ரடேரியட், சட்ட சபை கட்டிடம் எல்லாம் (1946 வரையில்) சுமார் ரூ. 22 கோடி செலவில் கட்டப்பட்டன. புது டில்லிக்குத் தனி முனிசிபல் கவுன்சிலுண்டு.

யுத்தத்துக்கு முன் டில்லி மாகாணத்தில் சுமார் 6.5 லட்சம் பேர் உண்டு. சமீபத்தில் 2 லட்சத்துக்கு மேற்பட்ட அகதிகள் வந்துள்ளனர். இங்கு முன்பெல்லாம் ஹிந்திக்காரர்களே அதிகம். இனி பஞ்சாபி பாஷை பேசுவோர் தொகை வலுத்துவிடும்.

இதன் பிரதம கமிஷனர்: சங்கர் பிரசாதா.

கட்ச், பிலாஸ்பூர், போபால், ஹிமாசலப் பிரதேசம், இவை சென்ற இரு வருஷங்களில் சமஸ்தான மன்னர்களிடமிருந்து மத்ய சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டவையாகும்.

கட்ச்: பாகிஸ்தானையொட்டி, 8,461 ச.மைல் பரப்பு, 5 லட்சம் ஜனத்தொகையுள்ள இது, 1-6-48-ல் மேற்கொள்ளப்பட்டது. பிரதம கமிஷனருக்கு ஒரு அட்வைசரி கவுன்சில் உண்டு. இதன் வருஷ வருமானம் முன்பு ரூ. 80 லட்சம். தற்காப்பு நோக்கத்துடனும், தொழில் வளர்ச்சிக்கும் அதிகப் பணம் செலவழித்து, மத்ய சர்க்கார் இதை அபிவிருத்தி செய்து வருகிறது. கண்ட்லா துறைமுகமும், ஸிந்தி அகதிகளுக்கான காந்திதாம் என்ற புது நகரமும் இவற்றில் முக்கியமானவை.

பிலாஸ்பூர்: கிழக்கு பஞ்சாப் மலைநாடான இதை (453 ச. மைல், 1.1 லட்சம் ஜனத்தொகை), பக்ரா அணை கட்டுவதற்கு இதன் முக்கியத்வத்தைக் கருதி, 12-10-48-ல் மத்ய சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டது. இதன் வருஷ வருமானம் முன்பு ரூ. 6.5 லட்சம்.

போபால்:—7,000 ச.மைலும், 8 லட்சம் ஜனத்தொகையுமுள்ள இது 1-6-49-ல், நவாபிடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. மத்திய இந்தியாவில், பம்பாய்-டில்லி ரயில் மார்க்கத்திலுள்ள இதில்தான் சரித்திரப் புகழ்பெற்ற

ஸாஞ்சி ஸ்தூபி இருக்கிறது. இங்கு கோதுமை சாகுபடியும், பல தொழிற்சாலைகளும், இரும்பு, தாமிரம், அப்ரகம் முதலிய கனி வர்க்கங்களும் உண்டு. இதன் பிரதம கமிஷனர் என். பி. பானர்ஜி. வருஷ வருமானம் ரூ. 136 லட்சம்.

ஹிமாசலப் பிரதேசம் :—கிழக்கு பஞ்சாப் மலை சமஸ்தானங்களில் பஜ்ஜி, மண்டி, சிருமூர் முதலிய 21 சேர்ந்த (10,600 ச.மைல், 9·4 லட்சம் ஜனத்தொகையுள்ள) இது 15-4-48-ல் மத்ய சர்க்கார் நிர்வாகத்தின் கீழ் வந்தது. கி.பி. 14, 15-ம் நூற்றாண்டுகளில், முஸ்லிம் ஆதிக்கத்தை எதிர்த்து இங்கு குடிபுகுந்த ராஜபுத்திர வம்சங்களின் சந்ததியாரே இங்குள்ள மக்கள்.

இதன் பிரதம கமிஷனர் என். ஸி. மேத்தா.

ராம்பூர் :—892·54 ச.மைல், 4·8 லட்சம் மக்கள், ரூ. 78·7 லட்சம் வருமானமுள்ள இது, 1-7-49-ல் நவாப் சர்க்காரிடமிருந்து மத்ய சர்க்காரின் நிர்வாகத்துக்கு வந்தது. இது பிற்பாடு ஐ.மாவில் ஒரு ஜில்லாவாகுமாம். இதன் பிரதம நிர்வாக ஆபீசர் ஜேய கீராட் ஸிங்.

சென்னை மாகாண நிர்வாகம்

மொத்தம் 1,24,363 சதுரமைல் பரப்புள்ள சென்னை மாகாணத்தின் ஜனத்தொகை 1941-ல் 4,98,40,564. இத்துடன் 259 சதுரமைலும், 45,000 ஜனத்தொகையும் கொண்ட பங்கனபள்ளி சமஸ்தானம் 23-2-48-லும்; 1,185 சதுரமைலும், 4·38 லட்ச ஜனத்தொகையும் கொண்ட புதுக்கோட்டை 3-3-48-லும் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டன.

1941-ல் மொத்த ஜனத்தொகையில் ஹிந்துக்கள் 86·7 சத விகிதம், முஸ்லிம்கள் 7 சத விகிதம், கிறிஸ்தவர் 4 சத விகிதம். பாஷா வாரியாக 190 லட்சம் தமிழரும், 180 லட்சம் தெலுங்கரும் ஆகும்; அதாவது 40 சத விகிதம்

தமிழ், 37·5 சத விகிதம் தெலுங்கு, 7·9 சத விகிதம் மலையாளம்; மீதி ஒரியா, கன்னடம், ஹிந்துஸ்தானி, துளுவம் முதலியவை.

விவசாயம், தொழில் வளர்ச்சி, பட்ஜெட் இவற்றில் நம் மாகாண நிலைமைபற்றி அந்தந்த அத்தியாயங்களில் ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவை தவிர, சில முக்கிய குறிப்புகள் இங்கே தரப்படும்.

1941 சென்ஸஸ்படி நமது மாகாணத்தில் (5,000 ஜனத்தொகைக்கு மேற்பட்ட) 407 நகரங்களும், 35,430 கிராமங்களும் இருந்தன. ஜில்லாவாரியாகப் புள்ளி விவரங்கள் வருமாறு:—

ஜில்லா	பரப்பு (சது.மை)	நகர்	கிராமம்	ஜனங்கள் (ஆயிரத்தில்)
விசாகை	9,107	24	4,459	38,46
கீ. கோதாவரி	6,322	16	1,913	21,62
மே. கோதாவரி	2,434	16	712	13,80
கிருஷ்ணா	3,469	10	991	14,44
குண்டூர்	5,795	21	923	22,77
நெல்லூர்	7,942	11	1,562	16,17
கடப்பை	5,923	9	916	10,57
கர்நூல்	7,634	13	795	11,46
பெல்லாரி	5,714	12	938	10,51
அனந்தபூர்	6,734	12	844	11,71
சென்னை	30	1	...	7,77
செங்கற்பட்டு	3,074	19	2,169	18,24
சித்தூர்	5,951	8	2,217	16,32
வட ஆற்காடு	4,671	22	1,993	25,78
சேலம்	7,073	17	1,793	28,69
கோவை	7,121	20	1,080	28,10
தென் ஆற்காடு	4,205	18	2,325	26,09
தஞ்சை	3,738	24	2,413	25,63
திருச்சி	4,329	18	1,062	21,94

மதுரை	4,883	23	1,058	24,47
ராமநாதபுரம்	4,851	32	2,237	19,80
திருநெல்வேலி	4,342	35	971	22,45
நீலகிரி	989	4	54	2,10
மலையாளம்	5,790	14	1,199	39,29
தென்கன்னடம்	4,045	8	806	15,24

போலீஸ்

போலீஸ் நிர்வாகம் ஒரு இன்ஸ்பெக்டர்-ஜெனரலின் கீழ் உள்ளது. இவருக்குக் கீழே 6 டெபுடி ஐ. ஜி. க்களில், 4 பேர் மாகாணத்தின் 4 ரேஞ்சுகளையும், ஒருவர் ரயில்வே போலீஸ், ஸி.ஐ.டி. இலாகாவையும், போலீஸ் கமிஷனர் என்ற ஒருவர் சென்னை நகரப் போலீஸையும் நிர்வகிப்பர். ஜில்லாக்களில் ஒவ்வொரு டி.எஸ்.பி. என்ற சூபரிண்டு உண்டு.

அமைதியை நிலைநாட்டுவதற்கு சுமார் 46,000 கான்ஸ்டேபிள்களும், மலபார் ஸ்பெஷல் போலீஸில் 2,000 பேரும், விசேஷ ஆயுதப் போலீஸ் படைகளும் ஹோம்கார்டு படைகளும் உள்ளன. மொத்தம் 1,013 போலீஸ் ஸ்டேஷன்களும் 255 சர்க்கிள்களும் உண்டு. போலீஸ் இலாகாவுக்கு வருஷவாரியில் சுமார் ரூ. 7 கோடி செலவு.

கோர்ட்டுகள்

வழக்காடும் குணம் அதிகமாயுள்ள இம்மாகாணத்தில் 1946-ல் ஜனதொகையில் 226 பேருக்கு ஒன்று வீதம் வழக்குகள் நடந்தன. இப்போது 3,650 அட்வகேட்டுகளும், இன்னும் பல வக்கீல்களும் உள்ளனர். 16 ஜட்ஜிகள் உள்ள ஹைகோர்ட்டைத்தவிர, ஸிவில் வழக்குகளைத்தீர்க்க 26 ஜில்லா ஜட்ஜிகளும், 37 சப்-ஜட்ஜிகளும், 140 ஜில்லா முன்சீப் கோர்ட்டுகளும் உண்டு. கிரிமினல வழக்குகளைத் தீர்க்க 34 செஷன்ஸ் ஜட்ஜிகளும், உதவி செஷன்ஸ் ஜட்ஜிகளும், ஜில்லா மாஜிஸ்திரேட், சப்-மாஜிஸ்திரேட், கௌரவ மாஜிஸ்திரேட் கோர்ட்டுகளும் உண்டு. தவிர, கிராமங்களில் பஞ்சாயத்துக் கோர்ட்டுகள் மூலம் சில்லரை ஸிவில், கிரிமினல்

கேசுகள் பட்டுவாடா செய்யப்படுகின்றன. சென்னை நகருக்குத் தனியாக, இரு ஜட்ஜிகள் உள்ள ஸிட்டி சிவில் கோர்ட்டும், மூன்று ஜட்ஜிகள் உள்ள 'ஸ்மால் காஸ் கோர்ட்டும்' உண்டு.

1943-ல், சிவில் விவகாரங்களுக்கு 30 ஜில்லா ஜட்ஜிகளும், அலவன்ஸ் உள்ள 231 இதர ஜட்ஜிகளும், 10,228 (பஞ்சாயத்து கோர்ட்டுத்தலைவர்கள்) கௌரவ ஜட்ஜிகளும்; கிரிமினல் சட்ட நிர்வாகத்துக்கு 30 செஷன்ஸ் ஜட்ஜிகளும், 38 இதர ஜட்ஜிகளும், 45 ஜில்லா மாஜிஸ்திரேட்டுகளும், விசேஷ அலவன்ஸ் உள்ள 769 இதர மாஜிஸ்திரேட்டுகளும், 4,302 கௌரவ மாஜிஸ்திரேட்டுகளும் இருந்தனர்.

ஜில்லா போர்டுகள்

நம் மாகாணத்தில் உள்ள 24 ஜில்லா போர்டுகளில், 1940-ல் நடக்கவேண்டிய தேர்தல் பலமுறை ஒத்திப் போடப்பட்டு, 1946-ல் (கலெக்டர்கள் நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டு) போர்டுகள் கலைக்கப்பட்டு, மறுபடியும் இவ்வருஷத்தில் தேர்தல்கள் நடந்துள்ளன.

இவற்றில் 11 தமிழ் ஜில்லாக்களில் 9-ல் காங்கிரஸ் கட்சி பெருவாரியான ஸ்தானங்களைக் கைப்பற்றியது. 27 உதிரி அபேட்சகர்கள் வெற்றி பெற்ற திருச்சியிலும், 21 வன்னியகுல க்ஷத்திரியர்கள் வெற்றி பெற்ற தென்னாற்காட்டிலும் மட்டில் காங்கிரசுக்கு மெஜாரிட்டியில்லை.

நிலவரியில் ரூபாய்க்கு 2 அணுவும், ஓரளவு ரஸ்தா நிர்வாகத்துக்குத் தரப்படும் கிராண்டுகளும், பழைய சுங்க வரி, தொழில் வரி இவற்றிற்கு ஈடாக மாகாண சர்க்கார் கொடுக்கும் தொகையும், இந்த போர்டுகளின் வருமான இனங்களாகும். இவற்றைக்கொண்டு சுமார் 22,000 மைல் ரஸ்தாக்களையும், பள்ளிக்கூடங்களையும், ஆஸ்பத்திரிகளையும், மார்க்கெட்டுகளையும் நிர்வகிப்பது இவற்றின் வேலை.

1946-47-ல் எல்லா ஜில்லா போர்டுகளின் வரவு-செலவு விவரம் வருமாறு:

அலுவல்கள்		மொத்த செலவு	சர்க்கார் மான்யம்	இதர வரவுகள்
		(லட்ச ரூபாய்களில்)		
ரோடுகள், சத்திரம், சாவடி நிர்வாகம், விளக்குப் போடுதல் முதலியன	...	119.93	23.66	103.45
கல்வி ...	...	319.48	147.51	114.13
சுகாதாரம் ...	...	49.23	2.20	4.08
ரயில்வே, மார்க்கெட் முதலியவை ...	...	10.93	...	42.81
பொது வரி வசூல்	...	...	...	147.19
போர்டு நிர்வாகம்	...	25.63	...	...
வேறு பல இனங்கள் சேர்ந்து மொத்தம்	...	652.92	175.09	539.68

திருநெல்வேலி ஜில்லா போர்டு, 38.18 மைலுள்ள திருநெல்வேலி-திருச்செந்தூர் ரயிலேயும்; குண்டூர் போர்டு, 21.41 மைலுள்ள தென்னலி-ரேபள்ளி ரயிலேயும் நிர்வகித்து வருகிறது. இவற்றின் மூலதனம் முறையே ரூ. 27.31 லட்சம், 16.5 லட்சமாகும்; நிகர வருமானம் முறையே ரூ. 1.26 லட்சம், ரூ. 87,000 ஆகும்.

பஞ்சாயத்து போர்டுகள்

நம் மாகாணத்தில் 1947-ல் மொத்தம் ஒரு கோடி ஜனங்களுள்ள கிராமங்களில் சுமார் 380 மேஜர் பஞ்சாயத்துகளும், 6,800 மைனர் பஞ்சாயத்துகளுமாக மொத்தம் சுமார் 7,200 பஞ்சாயத்து போர்டுகள் இருந்தன.

1946-47-ல் மேஜர் பஞ்சாயத்துகளின் மொத்த வருமானம் ரூ. 83.74 லட்சம்; செலவு 80.62 லட்சம். வருமானத்தில் முக்கிய இனங்கள் வருமாறு: நிலவரி செஸ்—1.73 லட்சம்; வீட்டுவரி—26.69; அபராதம், பீஸ்

முதலியவை—11.39; மார்க்கெட்டுகள், வண்டி ஸ்டாண்டுகள், கசாப்புக்கடைகள்—12.89; கக்கூஸ், தெரு சுத்தம்—5.46; தொழில் வரி—4.03 லட்சம். செலவினங்களில் முக்கியமானவையாவன: சுகாதாரம்—30.16 லட்சம், போர்டு நிர்வாகம்—12.24, தெருவிளக்கு—8.85, ரோடுகள்—8.10, இதர இனங்கள்—21.27 லட்சம். இவற்றின் கையிருப்புத் தொகை 33.23 லட்சம்.

1946-47-ல் மைனர் பஞ்சாயத்துகளின் மொத்தவருமானம் ரூ. 45 லட்சம், செலவு ரூ. 42.3 லட்சம். வருஷ முடிவில் கையிருப்பு ரூ. 47.52 லட்சம். வருமானத்தில் நிலவரி செஸ் மூலம் 13.39 லட்சம். செலவினங்களில் ரோடுகளுக்கு ரூ. 11.79 லட்சம்; கக்கூஸ், தெரு சுத்தம் ரூ 5.37 லட்சம்; தெருவிளக்கு ரூ. 1.4 லட்சம். 489 பஞ்சாயத்துகளில் சாதா விளக்கும், 151-ல் மின்சார விளக்கும் போடப்பட்டிருந்தது.

31-3-47-ல் மொத்தம் 1,312 பஞ்சாயத்து ஸ்கூல்களில் 68,172 பிள்ளைகள் படித்தனர்

பஞ்சாயத்து சீர்திருத்தம்

500 பேருக்கு மேலுள்ள கிராமங்களிலெல்லாம் மைனர் பஞ்சாயத்துகளையும், 5,000 பேரும், ரூ. 10,000க்கு மேல் வருமானமுமுள்ள இடங்களில் மேஜர் பஞ்சாயத்துகளையும் அமைத்து, அவற்றிற்கு அதிக அதிகாரங்களையும், நிதி வசதியையும் அளித்து, கிராம சுயாட்சிக்கு வழி செய்வதற்காகச் சமீபத்தில் நம் சர்க்கார் ஒரு மசோதா வெளியிட்டுள்ளனர். இதன் மூலம் வகுப்புவாரிப் பிரதிநிதித்வம், ஸ்தானங்கள் ஒதுக்கல் முதலியவற்றை ஒழித்து; ஸ்திரீகள், சில சிறுபான்மை வகுப்பினர் முதலியவரில் 3 பேர் வரை, போர்டுகள் தமே நியமித்துக் கொள்ள அனுமதிக்கப்படும். நிலவரி, தண்ணீர் தீர்வையில் 8-ல் ஒரு பங்கு பஞ்சாயத்துகளுக்குத் தரப்படும். இது தவிர, மேஜர் பஞ்சாயத்துகள் வேறு சில வரிகளை விதித்துக் கொள்ளும்.

முனிசிபாலிட்டிகள்

1939-க்குப் பின் தேர்தல்கள் நடக்காமல், பல முறை முனிசிபல் கவுன்சில்களின் ஆயுள் நீடிக்கப்பட்டு, பிற்பாடு இவை கலைக்கப்பட்டுச் சிலகாலம் ஸ்பெஷல் ஆபீசர்களிடம் நிர்வாகம் விடப்பட்டிருந்தது. மறுபடியும் 1947-ல் தேர்தல் நடந்து, 81 கவுன்சில்கள் புதிதாக அமைந்தன. அவ்வப் போது, சில நகரங்களை அவற்றின் அபிவிருத்திக்கு ஏற்ப பஞ்சாயத்து அந்தஸ்திலிருந்து உயர்த்தப்பட்டு வரும் வகையில், சமீபத்தில் அரக்கோணம், திருவள்ளூர் முதலிய முனிசிபாலிட்டிகள் ஏற்பட்டுள்ளன.

விவரமாகக் கிடைக்கும் 1943-44 புள்ளி விவரங்களிலிருந்து சில முக்கிய விஷயங்கள் குறிப்பிடத்தக்கவை. 24 ஜில்லாக்களில் மொத்தமிருந்த 82 முனிசிபாலிட்டிகளில், தஞ்சை, மதுரை, ராமனாதபுரம், வட ஆற்காடு, கோவை, இவற்றில் தலா 6-ம்; மலையாளம், விசாகை ஜில்லாக்களில் தலா 5-ம்; சேலம், நெல்லூர் ஜில்லாக்களில் தலா ஒரு முனிசிபாலிட்டியுமே இருந்தன. 82 கவுன்சில்களின் மொத்த மெம்பர்கள் 1,787; இந்நகரங்களின் மொத்த ஜனத்தொகை 36·61 லட்சம்.

இவற்றின் மொத்த வருமானம் ரூ. 145.60 லட்சம்; சில பண்டுகளுக்குக் கட்டியதும், முதலீடும் போக நிகர வருமானம் ரூ. 133·03 லட்சம்; முதலீடல்லாத மொத்தச் செலவு ரூ. 128·09 லட்சம்.

வருமான இனங்களில் முக்கியமானவை: வரிவசூல் ரூ. 65·63 லட்சம், சர்க்கார் கிராண்டு 4·73, லாபம் தரும் முதலீடுகள் மூலம் 28·11; இதர வருமானங்கள் 46·99 லட்சம்.

செலவினங்களில் முக்கியமானவையாவன: நிர்வாகம் ரூ. 18·11 லட்சம், வீதிவிளக்கு 30·86, தீயணைக்கும் படை 0·79, குடி நீர் சப்ளை (முதலீடு உள்பட) 18·29,

சாக்கடைகள் 8·65, தெருசுத்தம், கக்கூஸ் 38, ஆஸ்பத்திரிகள் 6·98, ரோடுகள் 22·36, கல்வி 43·10 லட்சம்.

சென்னை நகரசபை

முதலில் 30 சதுர மைல் விஸ்தரித்த சென்னை நகர சபை நிர்வாகம், 1-4-46-ல் சைதாப்பேட்டை, செம்பியம், அமிஞ்சிக்கரை, இவற்றைச் சேர்த்து 50 ச.மை. பரப்புள்ளதாகியது. இதில் 85 தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட கவுன்ஸிலர்களும் சர்க்காரால் நியமிக்கப்பட்ட கமிஷனரும் உண்டு. 1943-44-ல் ரூ. 1.68 கோடி வருமானமும், செலவு ரூ. 1·78 கோடியும் ஆகும். 1948-49-ல் வருமானம் 1·74 கோடி, செலவு 1·84 கோடி. 1949-50 பட்ஜெட் திட்டப்படி, முதலில் வருமானம் ரூ. 1·69 கோடி, செலவு 1.75 கோடி, துண்டு ரூ. 14·7 லட்சம் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. பிற்பாடு இதைத்திருத்தி, சில செலவினங்களைக்குறைத்தும்; சொத்து வரி, உத்யோக வரி இவற்றை உயர்த்தியும்; ரயில்வேக்கும், சர்க்காருக்கும் சொந்தமான சொத்துக்கள் மீது வரி போட்டும்; துண்டு விழும் தொகையில் ரூ. 1.4 லட்சம் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

கார்ப்பரேஷனின் வருமான இனங்களில் முக்கியமான சில (1943-44-ல்) வருமாறு: சொத்து வரி ரூ. 23.65 லட்சம்; சாக்கடை வரி ரூ. 12.68 லட்சம், உத்யோக வரி ரூ. 6.28 லட்சம், குடி தண்ணீர் வரி ரூ. 5.47 லட்சம், விளக்கு வரி ரூ. 5.98 லட்சம்; மொத்த வரி வசூல் இனங்கள் சேர்ந்து ரூ. 62.41 லட்சம். இதுபோக, மார்கெட்டுகள், கசாப்புக் கடைகளிலிருந்து வசூல் ரூ. 1.64 லட்சம், சர்க்கார் மான்யம் ரூ. 7.27 லட்சம்.

1949-50-ல் செலவினத் திட்டங்கள் வருமாறு: சுகாதாரம் ரூ. 58.87 லட்சம், ரோடுகள் உள்பட போக்குவரத்து வசதிகள் 29.67 லட்சம், சாக்கடைகள் 21.26 லடசம், நீர் சப்ளை 18.00, தெரு விளக்குகள் 9.4 லட்சம், மருத்துவ சென்டர்கள் 8.18 லட்சம், ஆரம்பக் கல்வி 5.00 லட்சம், நகர

அபிவிருத்தி டிரஸ்டுக்கு 2.50; கடன்களைத் திருப்பித்தரும் வகையில் செலவு ரூ. 29.43 லட்சம்.

மேலேகண்டவை வரிவசூல் தொகையிலிருந்து செலவு இனங்களாகும். இது தவிர, சர்க்காரிடமிருந்து கோரியுள்ள கடன் தொகையிலிருந்து சுமார் ரூ. 92 லட்சத்துக்குப் பின்வரும் முக்கிய செலவு திட்டம் போடப்பட்டுள்ளது. குடிதண்ணீர் வசதி அபிவிருத்திக்கு ரூ. 24 லட்சம், விளையாட்டு மைதான விஸ்தரிப்புக்கு ரூ. 7 லட்சம், அமிஞ்சிக்கரையில் குறைந்த சம்பளக்காரர்களுக்கு வீடு கட்ட ரூ. 5 லட்சம், ராயபுரத்தில் ஏழைகளுக்கு வீடுகள் கட்ட ரூ. 3.14 லட்சம்.

நகரில் வீட்டு நெருக்கடியை சமாளிப்பதற்காக, கார்ப்பரேஷன் அமிஞ்சிக்கரையில் மத்தியதர வகுப்பினருக்கு வீடுகள் கட்டிவிட்டதைத் தவிர, சேரிகளை சீர்திருத்திப் புது வீடுகள் கட்டியும் தந்துள்ளது. கார்ப்பரேஷனைத், தவிர, சர்க்கார் உதவியுடன் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலம் வீடுகள் கட்டப்படுவதுடன், நகர அபிவிருத்தி டிரஸ்டு என்ற தனி ஸ்தாபனத்தின் மூலம் ஏழைகளுக்கு வீடுகள் கட்டித்தரத் திட்டங்கள் உண்டு.

பிர்கா அபிவிருத்தி திட்டம்

நம் மாகாண சர்க்காரின் பிர்கா அபிவிருத்தி வேலைத் திட்டம் முக்கியமாகக் குறிப்பிடத்தக்கது. முதலில் "கிராமப் புனருத்தாரண, ஹரிஜன முன்னேற்ற பண்டு" ஒன்று ஆரம்பித்து, சில குறிப்பிட்ட பிர்காக்களில், காந்தீய திட்டத்தின்கீழ் புனருத்தாரண வேலை தொடங்கப்பட்டது. தற்சமயம் 34 பிர்காக்களில் இவ்வேலை நடந்துவருகிறது. இன்னும் ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் 2 பிர்காக்களுக்கு இதை விஸ்தரிக்க யோசனையுண்டு.

இத்திட்டத்திற்கு இதுவரை செலவு விவரம் வருமாறு: 1946-47-ல் ரூ. 1.58 லட்சம், 1947-48-ல் 6.9 லட்சம், 1948-ல் அக்டோபர் முடிய 3.9 லட்சம்.

அரசாங்க அமைப்பு

நம் மாகாண சர்க்காரின் தலைமையில் கவர்னரும், பிரதமர் உள்பட 12 மந்திரிகளும் உள்ளனர். இப்போதுள்ள நம் மந்திரிசபை சென்ற ஏப்ரல் 6-ந் தேதி அமைக்கப்பட்டது. மந்திரிகளின் மாதச் சம்பளம் ரூ. 1,000.

கவர்னர்—ஸ்ரீ கிருஷ்ண குமார்ஸின்ஜி பவஸின்ஜி, பவநகர் மகாராஜா. 7-9-48-ல் இப்பதவியேற்றார். இவரது காரியதரிசி பி. கோவிந்தன் நாயர்.

பி. எஸ். குமாரஸ்வாமி ராஜா: பிரதமர். பப்ளிக், போலீஸ் இலாகாக்கள் இவரிடம். இவரது பிரதம காரியதரிசி எம். எஸ். ஜகந்நாயகுலு நாயுடு.

டாக்டர் டி. எஸ். எஸ். ராஜன்: சுகாதார, மத பரிபாலன இலாகா மந்திரி. மாஜிராணுவத்தினர் புனருத்தாரண வேலையும் இவரிடம்.

எம். பக்தவத்ஸலம்: மராமத்து, செய்தியிலாகா, எஞ்சினீரிங் கல்வி.

பி. கோபால ரெட்டி: நிதி நிர்வாகம், வர்த்தக வரிகள், தேர்தல்கள், ஏஜென்ஸி (மலைஜாதியினர் பிரதேச நிர்வாகம்), மோட்டார் போக்கு வரத்து, ரிஜிஸ்டிரேஷன் இலாகாக்கள்.

கே. மாதவ மேனன்: கல்வி, சட்ட இலாகா, கோர்ட்டுகள், சிறைகள்.

எச். சீதாராம ரெட்டி: நிலவரி, தொழிலாளர் மந்திரி.

ஏ. பி. ஷெட்டி: விவசாய, கால்நடை இலாகாக்கள்.

கே. சந்திரமௌளி: ஸ்தலஸ்தாபன, கூட்டுறவு மந்திரி.

பி. பரமேஸ்வரன்: பிர்கா அபிவிருத்தி, ஹரிஜன முன்னேற்றம், கதர், கிராமக் கைத்தொழிலபிவிருத்தி, கொய்னுமரக் காடுகள் நிர்வாகம்.

என். சஞ்சீவ ரெட்டி:—மதுவிலக்கு, குடியிருப்பு வசதியிலாகா, காட்டிலாகா.

ஸி. பெருமாள்ஸாமி ரெட்டி:—தொழிற்சாலைகள்.

ஜே. எல். பி. ரோச் விக்டோரியா:—உணவு, மீன் பிடிப்பு இலாகாக்கள்.

முக்கிய ஆபீசர்கள்

சர்க்காரின் பிரதம காரியதரிசி—கே. ராமுண்ணி மேனன்.

தேர்தல் கமிஷனர்—எஸ். வெங்கடேஸ்வரன்.

பொருளாதார அட்வைசர்—டாக்டர் பி. நடராஜன்.

ஹரிஜன முன்னேற்ற இலாகா டைரக்டர்—வி. பாஷ்ய மய்யங்கார்.

செய்தி, பிரசார டைரக்டர்—கே. திரவியம்.

இலாகா காரியதரிசிகள்: ரெவினியூ—எம். வி. சுப்ரமணியம்; நிதி நிர்வாகம்—டி. என். எஸ். ராகவன்; ஹோம் இலாகா—ஓ. புல்லா ரெட்டி; கல்வி, சுகாதாரம்—ஜே. எம். லோபோ பிரபு; ஸ்தலஸ்தாபன நிர்வாகம்—ஜே. சிவானந்தம்; அபிருத்தி இலாகா—பி. எஸ். விஸ்வநாதய்யர்; மராமத்து வேலை—டி. ஏ. வர்கீஸ்; சட்ட இலாகா—கே. வி. ராஜகோபாலன்; உணவு—எம். ஏ. குத்தாலலிங்கம் பிள்ளை; பிர்கா அபிவிருத்தி—எம். எஸ். ஜகந்நாயகுலு நாயுடு.

ரேவினியூ போர்டு: ஸி. கே. விஜயராகவன், வி. என். குடுவா, வி. எஸ். ஹெஜ்மாடி, டபிள்யு. ஆர். எஸ். ஸத்யநாதன், பி. எம். ஜெயராஜன்.

ஜமீன் குத்தகைக் குறைப்பு ஆபீசர்: எஸ். கே. செட்டூர்.

விவசாய டைரக்டர்—ஆர். எம். சுந்தரம்; கூட்டு டைரக்டர்—பி. எம். லக்ஷ்மீபதி முதலியார்.

கால்நடை அபிவிருத்தி டைரக்டர்—டி. ஜே. ஹர்வி.

தொழில், வர்த்தக டைரக்டர்—எம். டி. ராஜு, கூட்டு டைரக்டர்—பி. கோவிந்த மேனன்.

கன்ட்ரோல் சரக்குகள் டைரக்டர்—எம். எஸ். சிவராமன்.

கல்வியிலாகா டைரக்டர் (D.P.I.)—டி. சாதாசிவ ரெட்டி, கூட்டு டி. பி. ஐ.—லெப்-கர்னல் எம். ஏ. ஹமீத்.

கூட்டுறவு ரெஜிஸ்ட்ரார்—ஜே. ஸி. ரயான்.

போலீஸ் (I.G.) இன்ஸ்பெக்டர்-ஜெனரல்—ஜே. தேவ சகாயம்.

சிறைக்கூட ஐ. ஜி—லெப்டனன்ட் கர்னல் ஜி. எஸ். கில்.

ரெஜிஸ்டிரேஷன் ஐ. ஜி—எச். கிருஷ்ணமூர்த்தி.

மராமத்திலாகா பிரதம எஞ்சினியர்—ஏ. ஆர். வெங்க டாசார்யா; பிரதம கட்டட எஞ்சினியர்—எம். எஸ். திருமலே அய்யங்கார்.

மின்சாரசப்ளே பிரதம எஞ்சினியர்—ஜி. சுந்தரம்.

பிரதம ரஸ்தா எஞ்சினியர்—டபிள்யு. எச். டர்னர்.

பிரதம பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்— ஸி. ஜி. ரெட்டி.

பிரதம காடுகள் பாதுகாப்பாளர்—எம். கே. உன்னி நாயர்.

சுகாதார டைரக்டர்—டாக்டர் ஆர். எம். மேத்யு; சர்ஜன்-ஜெனரல்—ஏ. எஸ். மேண்ணடி நாயர்.

அகௌன்டன்ட்-ஜெனரல்—ஏ. பாலகிருஷ்ணன்.

சென்னேயிலுள்ள மத்யசர்க்கார் காரியாலய அதிகாரி கள்:

கஸ்டம்ஸ் கலெக்டர்—இ. எஸ். கிருஷ்ணமூர்த்தி.

தேசிய சேமிப்பு ஆபீசர்—எஸ். ஏ. அய்யாசாமி செட்டி.

போஸ்ட் மாஸ்டர்-ஜெனரல்—பீம ராவ்.

சென்னே ரேடியோ நிலேய டைரக்டர்—ஜி. டி. சாஸ்திரி.

செய்தியிலாகா டெபுடி டைரக்டர்,—டி. எஸ். வரதன்.

ஹைகோர்ட்டு: பி. வி. ராஜமன்னார், பிரதம நீதிபதி; எல். ஸி. ஹார்வில், பி. ஸத்யநாராயண ராவ், பி. கோவிந்த மேனன், எஸ். பஞ்சாபகேச சாஸ்திரி, கே. சுப்ப ராவ், பி. ராஜகோபாலன், விஸ்வநாத சாஸ்திரி, ஸி. எஸ். ராகவ ராவ், இ. இ. மாக், என். சோமசுந்தரம், ஏ. எஸ். பி. அய்யர், பி. வீ. பாலகிருஷ்ணய்யர். ரேஜிஸ்டிரார்: கே. என். கணபதி.

அட்வகேட்-ஜெனரல்—கே ராஜா அய்யர். கிரௌன் பிராசிக்யூட்டர்—எஸ். கோவிந்த ஸ்வாமிநாதன். ஷெரிப்: ஸி. எம். கோதாரி.

பப்ளிக் சர்விஸ் கமிஷன்: சேர்மன்—டி. எம். நாராயணசாமி பிள்ளை. மெம்பர்கள்: பி. கே. ஞானசுந்தர முதலியார், பி. வி. நரசிம்மராஜு. காரியதரிசி—ஸி. கிருஷ்ணசாமி செட்டி.

தென்னிந்திய, எம். எஸ். எம். ரயில்வே சர்விஸ் கமிஷன்: சேர்மன்—டாக்டர் எஸ். ஜே. ஈப்பன். மெம்பர்கள்—அப்துல் கரீம், எம். ராமச்சந்தர், டி. கே. சுந்தரராஜய்யங்கார், கே. பி. வேலுப்பிள்ளை. காரியதரிசி—கே. சௌந்தர ராஜன்.

எம். எஸ். எம். ஜெனரல் மானேஜர், சென்னை: டபிள்யு. ஜி. டபிள்யு. ரெய்டு.

எஸ். ஐ. ஆர். ஜெனரல் மானேஜர், திருச்சி—கே. ஆர். ராமானுஜம்.

ரயில்வே பொதுஜனத் தொடர்பு ஆபீசர்—ஆர். கோபால கிருஷ்ணன்.

சென்னை சட்டசபை

நம் மாகாண சட்டசபையில், அசெம்பிளியில் 214, கவுன்சிலில் 55 மெம்பர்கள் உண்டு.

அசெம்பிளி சபாநாயகர்—ஜே. சிவஷண்முகம் பிள்ளை; உதவி சபாநாயகர்—ஸ்ரீமதி ஸி. அம்மண்ண ராஜா. கவுன்

சில் பிரஸிடேண்டு—ஆர். பி. ராமகிருஷ்ண ராஜு; உதவி தலைவர்—கே. வெங்கடசாமி நாயுடு. சட்டசபை காரியதரிசி—டி. கே. ராகவ வர்மா. கவுன்சில் காரியதரிசி—எம். சூர்ய ராவ்.

அசெம்பிளி மெம்பர்கள்: ஏ. எரான் ராவ் (குண்டூர்-நெல்லூர், கிறிஸ்தவர்), அப்துல் ஹமீத்கான் (கர்நூல், முஸ்லிம்), எம். எஸ். அப்துல் மஜீத் (செங்கல்பட்டு-தென்னாற்காடு), ஹாஜி கே. எம். அகமது குட்டி (மாலபுரம்), ஸ்ரீமதி வி. அம்மண்ண ராஜா (ஏலூரு), கே. அனந்தன் நம்பியார் (ரயில் தொழிலாளர்), பி. அனந்தாச்சார் (ஹாஸ்பெட்), ஸ்ரீமதி அஞ்சலை அம்மாள் (கடலூர்), என். அண்ணாமலை பிள்ளை (திருவண்ணாமலை), டி. எஸ். அருணாசலம் (திருச்சி-ஸ்ரீரங்கம்), எம். எஸ். அடாவுல்லா சாகிப் (சேலம்-கோவை-நீலகிரி, முஸ்லிம்), டி. எஸ். அவினாசிலிங்கம் (பல்லடம்), எம். பக்தவத்சலம் (திருவள்ளூர்), எஸ். வி. பால கிருஷ்ணன் (பழனி, ஹரிஜன்), எம். பாபிநீடு (ஏலூரு), எச். ஐ. கார்மாக் (ஐரோப்பிய வர்த்தகம்), பீகம் மீர் அமீருதீன் (சென்னை நகர்), கே. பாஷ்யம் (சர்வ கலாசாலை), ஸ்ரீமதி பி. பங்காரய்யா (பீமாவரம்), கே. பொக்கே கவுடர் (நீலகிரி), கே. பிரும்மானந்த ரெட்டி (நரசராவ்பேட்டை), கே. சந்திரமௌளி (தெனாலி), ஏ. சந்து (கள்ளிக்கோட்டை), ஓ. செங்கம்பிள்ளை (திருவள்ளூர் ஹரிஜன்), எஸ். சிதம்பர அய்யர் (விழுப்புரம்), எம். பி. தாமோதரன் (கோட்டயம்), பி. ஏ. தங்கசாமி நாடார் (திருநெல்வேலி கிறிஸ்தவர்), ஏ. தேவநாயகய்யா (கூடலூர்), எம். துரைக்கண்ணு (திருத்தணி ஹரிஜன்), டி. துரைராஜபாண்டியன் (திருநெல்வேலி), எம். ஏ. ஈசுவரன் (ஈரோடு), எம். இப்ராஹீம் குன்ஹி (சிரக்கல்), டபிள்யூ. ஏ. பெர்னாண்டஸ் (ஆங்கிலோ-இந்தியர் சென்னை), எச். ஓ. பௌலர் (ஆங்கிலோ-இந்தியர் திருச்சி), பி. கோபால ரெட்டி (காவலி), டி. கோவிந்ததாஸ் (பெல்லாரி ஹரிஜன்), பி. கோவிந்த மேனன் (மாலப்புரம்), வி. கே. கோவிந்த நாயர் (குறும்பர்

நாடு', பி. கோவிந்த நாயர் (பொன்னுணி), எஸ் கே. கோவிந்தராஜ நாயக்ர் (சைதாப்பேட்டை), என். கோவிந்த சாமி (மில் தொழிலாளர், சென்னை), எஸ். குருவுலு (சிகாகோல் ஹரிஜின்), பி. பி. ஹாஸன் கோயா (கள்ளிக்கோட்டை முஸ்லிம்), எச். எஸ். ஹஸேன் (மங்களூர் முஸ்லிம்), எம். பி. ஹைட்ராஸ் (பாலக்காடு முஸ்லிம்), மௌல்வி சின்னக்காஜியார் இப்ராஹீம் சாஹேப் (மதுரை), கே. எ. ஈசுவரர் (குண்டாப்பூர் ஹரிஜன்), ஜாபர் மொகிதீன் (அனந்த பூர் முஸ்லிம்), ஸ்ரீமதி ஜபமணி மாசிலாமணி (தூத்துக்குடி, கிறிஸ்தவ மாதர்), அல்லு ஜோகிநாயுடு (விஜயநகரம்), எ. கே. காதர் குட்டி (கோட்டயம் முஸ்லிம்), டி. கதிரப்பா (பெனுகொண்டா ஹரிஜன்), பி. கக்கன் (அரியலூர், ஹரிஜன்), எ. காளேசுவர ராவ் (விஜயவாடா-மசூலிப்பட்டினம்), கே. காமராஜ நாடார் (சாத்தூர்), கே. பி. காமாட்சி செட்டியார் (பழனி), எ. காமேசுவர ராவ் (குண்டூர்—தெனுலி), பி. ஆர். கந்தசாமி கவுண்டர் (பொள்ளாச்சி), பி. கந்தசாமி பிள்ளை (சேலம்), வி. டி. கண்ணப்ப முதலியார் (குடியாத்தம்) எம். கன்னியப்பன் (சென்னை தொழிலாளர்), கே. ஆர். காரந்த் (புத்தூர்), எல். எஸ். கரையாளர் (கோவில்பட்டி), கே. டி. கோசல்ராம் (தூத்துக்குடி), கே. கோடிரெட்டி (கடப்பை), ஸி எம். கோதாரி (தோட்ட முதலாளிகள்), கே. எஸ். வி. கிருஷ்ணன் (திண்டிவனம்), எஸ். கிருஷ்ணன் (பொள்ளாச்சி ஹரிஜன்), எ. கிருஷ்ணசாமி வாண்டையார் (கும்பகோணம்), கே. குலசேகரதாஸ் (திண்டிவனம் ஹரிஜன்), வேங்கடகிரி ராஜா (வட நிலச்சுவான்தாரர் தொகுதி), எம். குமரன் (சிரக்கல்), ஜி. குமாரஸ்வாமி (சிகாகோல்), பி. எஸ். குமாரஸ்வாமி ராஜா (ஸ்ரீவில்லி புத்தூர்), கே. டி. கே. கே. நம்பியார் (மேற்கு நிலச்சுவான் தொகுதி) எ. குப்புசாமி நாயுடு (காஞ்சிவரம்), ஆர். குப்புசாமி (கோவை தொழிலாளர்), வி. கூர்மையா (பந்தர் ஹரிஜன்), ஸ்ரீ மதி எ. வி. குட்டியம்மாளு அம்மா (தலைச்சேரி-கள்ளிக்கோட்டை மாதர்), பி. லக்ஷ்மணசாமி (அமலாபுரம் ஹரிஜன்), ஸ்ரீ மதி கே. லக்ஷ்மி அம்மாள் (திண்டுக்கல்),

ஸ்ரீமதி வி. லக்ஷ்மி அம்மாள் (சேர்மாதேவி), ஸ்ரீமதி ருக்மணி லக்ஷ்மிபதி (சென்னை), கே. லிங்கராஜு (ராஜமகேந்திரவரம்), மக்பூப் அலி பெய்க் (மே. கோதாவரி-கிருஷ்ணா முஸ்லிம்), எம். ஷம்னுத் சாஹேப் (புத்தூர்-தென்கன்னடம்), யு. பி. மல்லய்யா (மங்களூர்), சர்தார் ஜி. செச்சண்ணா (விசாகை தொழிலாளர்), ஆர். எஸ். மாணிக்கம் (சாத்தூர் ஹரிஜன்), எம். மாரிமுத்து (தஞ்சை ஹரிஜன்), எம். ஆர். ஏ. அன்ஸாரி (நெல்லூர் முஸ்லிம்), பி. கே. மொய்தீன் குட்டி (பாலக்காடு முஸ்லிம்), ஜே. எம். வில்ஸன் (வட ஜில்லாக்கள் கிறிஸ்தவர்), எம். ஏ. ஸலாம் (குண்டூர்), ஹாஜி எம். இஸ்மாயில் (பெல்லாரி முஸ்லிம்), என். எம். அன்வர் (வட ஆற்காடு முஸ்லிம்), எம். என். அப்துல் ரஹ்மான் (திருநெல்வேலி முஸ்லிம்), எம். ஏ. முகம்மது இப்ராஹிம், (தஞ்சை முஸ்லிம்), வி. எஸ். முகம்மது இப்ராஹிம் (திருச்சி முஸ்லிம்), முகம்மது இஸ்மேல் (விசாகை முஸ்லிம்), எம். எம். இஸ்மாயில் (சென்னை நகரம்), எம். ரஜாகான் (சித்தூர்), வி. ஐ. முனுசாமி பிள்ளை (திருக்கோவிலூர் ஹரிஜன்), பி. எஸ். மூர்த்தி (காகினடா ஹரிஜன்), வி. ஷண்முகசுந்தரம் (ராமநாதபுரம்), செட்டிநாடு ராஜா முத்தைய செட்டியார் (நகரத்தார் சங்கம்) கே. ஏ. நாச்சியப்ப கவுண்டர் (ஓமலூர்), ஆர். நாதமுனி ரெட்டி (மதனபல்லி). எஸ். நாகப்பா (கர்னூல் ஹரிஜன்), என். நாகராஜ அய்யங்கார் (நாமக்கல்), எஸ். நாகராஜ மணிக்கார் (ஹோசூர்), எம். நாகேசுவர ராவ் (குண்டூர்), எஸ். நாகய்யா (கடப்பை ஹரிஜன்), பி. எல். நரசிம்ம ராஜு (விஜயநகரம்), குண்டூர் நரசிம்மராவ் (சென்னை), கே. பி. நாராயண ரெட்டி (ராஜம்பேட்டை), எம். ஜி. நடேச செட்டியார் (தர்மபுரி), பி. நடேசன் (தென்னிந்திய வர்த்தக சங்கம்), எல். ஸி. பாய் (மேல்கரை கிறிஸ்தவர்), வி. ஸி. பழனிச்சாமி கவுண்டர் (கோவை), எம். பல்லம் ராஜு (காகினடா), எஸ். பரமானந்த ராயர் (சிதம்பரம்), பி. பரமேசுவரன் (செங்கற்பட்டு ஹரிஜன்), ஏ. ஒய். எஸ். பரிசுத்த நாடார் (தஞ்சை கிறிஸ்தவர்), எம். எஸ். பட்டாபிராமய்யா (திண்டுக்கல்), டி. எஸ். பட்டாபி

ராமன் (திருச்செங்கோடு), எஸ். கே. பழயக்குடும்பர் (கோவில்பட்டி ஹரிஜன்), எம். பி. பெரியசாமி (நாமக்கல் ஹரிஜன்), பெருமல்ல நாயுடு (கண்டுகூர்; நெல்லூர்), பி. வேங்கடேசுவாலு (மே. கோதாவரி-கிருஷ்ணு தொழிலாளர்), பி. போக்கர் (கள்ளிக்கோட்டை-கண்ணனூர்-தலைச்சேரி முஸ்லிம்), பொன்னம்பலக் கவுண்டர் (திருச்சி), வி. பொன்னுசாமிக் கவுண்டர் (திருப்பத்தூர், வ. ஆ.), ஏ. பொன்னுசாமி முதலியார் (தெ. ஆ.—கோவை—திருச்சி கிறிஸ்தவர்), டி. பிரகாசம் (சென்னை), கே. ராகவன் (மாலாபுரம் ஹரிஜன்), ஆர். ராகவ மேனன் (பாலக்காடு), வி. ராகவய்யா (நெல்லூர்), எளம்பள்ளி ஜமீன்தார் ராஜ குருநாத செட்டியார் (தென் மத்ய நிலச்சுவான்), ஜி. ராஜமன்னார் (சென்னை), கே. ராஜாராம் நாயுடு (திருமங்கலம்), டாக்டர் டி. எஸ். ராமச்சந்திர ராவ் (சென்னை—செங்கற்பட்டு கிறிஸ்தவர்), ஆர். ராமமூர்த்தி (விசாகை—தெக்கலி), ஆர். ராமானுஜலு ரெட்டியார் (செய்யாறு), வி. எம். ராமசாமி முதலியார் (வேலூர்), என். பி. ராமய்யா (முசிரி), என். ரங்கசாமி ரெட்டி (குற்றாலம்), டி. வி. ராமசாமி (விசாகை), எல். என். கோபாலசாமி (திருச்சி), ஏ. ராயப்பா (கூடூர்), ஸ்வாமி சகஜானந்தா (சிதம்பரம் ஹரிஜன்), எஸ். கே. சாமிக் கவுண்டர் (கோபி), டாக்டர் எம். ஜே. சாமுவெல் (மத்ய ஜில்லா கிறிஸ்தவர்), பி. செங்கம நாயுடு (பாலகொண்டா), என். சஞ்ஜீவ ரெட்டி (அனந்தபூர்), வி. எஸ். சங்கரசுப்ரமண்ய முதலியார் (நெல்லை—பாளையங் கோட்டை), ஜி. சந்யாசி ராவ் (சர்வசித்தி-விசாகை), ஏ. சத்யநாராயண ராஜு (நரசாபூர்), பி. சத்யநாராயண ராஜு (வீரவல்லி—விசாகை), ஜி. சீதாராமஸ்வாமி (பொப்பிலி), கே. எம். ஸீதி சாஹேப் (மாலாபுரம்-மலையாளம் முஸ்லிம்), ஷா ஆலம்கான் ஸவாப் (கடப்பை முஸ்லிம்), கே. ஷண்முகம் (கூடூர் ஹரிஜன்), ராமநாதபுரம் ராஜா ஷண்முக ராஜேச்வர சேதுபதி (தென் நிலச்சுவான்), ஏ. பி. ஷெட்டி (குண்டாப்பூர்), ஸ்ரீமதி வி. சீதாமஹாலக்ஷ்மியம்மா (பந்தர்), எச். சீதாராம ரெட்டி (பெல்லாரி), ஜே. சிவஷண்முகம் பிள்ளை (சென்னை ஹரிஜன்), பி. ஆர், சீனிவாச படையாச்சி (திருக்கோவிலூர்),

வா. எஸ். ஸ்ரீனிவாஸ ராவ் (ராணிப்பேட்டை), கே. கே. சுப்பண்ண கௌண்டர் (கோபி), என். எம். ஆர். சுப்பராமன் (மதுரை நகரம்), கே. சுப்ப ராவ் (பெனுகொண்டா), பி. சுப்பையா (ஓங்கோல் ஹரிஜன்), ஆர். சுப்பையர் (செங்கற்பட்டு), பி. சுப்பராயன் (தாராபுரம்), டாக்டர் எஸ். சுப்ரமண்ய அய்யர் (திருப்பத்தூர், ராமநாதபுரம்), ஏ. சுப்ரமண்யம் (சேலம்), கே. சுப்ரமண்யம் (கோவை), ஸ்ரீமதி எ. சுமங்கலம்மா (பெல்லாரி), கே. சூரய்யா (விஜயவாடா), பித்தாபுரம் யுவராஜா (வட நிலச்சுவான்-1), ஆர். வி. ஸ்வாமிநாதன் (சிவகங்கை), எம். ஆர். பி. சையத் முகம்மது (ராமநாதபுரம் முஸ்லிம்), ஆர். தங்கவேலு (திருவண்ணுமலை ஹரிஜன்), டி. கே. டி. என். ஆர். தாதாச்சாரி (சந்திரகிரி), தியாகு வாய்க்காரன் (மன்னுர்குடி ஹரிஜன்), டி. ஜி. லியொனர்டு (சென்னை ஐரோப்பிய வர்த்தகம்), எம். டி. தியாகராஜ பிள்ளை (நாகப்பட்டினம்), ஜி. தியாகராஜ சோழகர் (தஞ்சை), ஏ. வைத்ய நாதய்யர் (மேலூர்), கே. வரதாச்சாரி (திருத்தணி), என். எஸ். வரதாச்சாரி (சென்னை), ஏ. வேதரத்னம் பிள்ளை (மன்னுர்குடி), கே. வீரண்ண படல் (விசாகை மலைஜாதி), என். வீரராகவய்யா (விஜயவாடா), பி. எம். வேலாயுதபாணி (ராணிப்பேட்டை ஹரிஜன்), பி. எஸ். வேலுச்சாமி கவுண்டர் (பெரியகுளம்), ஜி. வெங்கண்ணு (எலூரு ஹரிஜன்), பி. வேங்கடாசலம் பிள்ளை (அரியலூர்), பிண்டா வேங்கட நாராயண (காகினடா), பி. வேங்கட நாராயண ரெட்டி (கூடூர்), பி. வேங்கடரத்தினம் (ராஜமகேந்திரவரம்), ஜி. வேங்கட ரெட்டி (நந்தியால்), ஆர். வேங்கட ரெட்டி (சித்தூர்), அம்மாபேட்டை பி. வேங்கடராமய்யர் (தஞ்சை-கும்பகோணம்), எம். வேங்கடராஜு (ஓங்கோல்), களா வெங்கடராவ் (அமலாபுரம்), என். வேங்கட சுப்பையா (கர்நூல்), டி. விசுவநாதன் (விசாகை), மீர்ஸாபுரம் ஜமீந்தார் (வட நிலச்சுவான்-2), பி. டபிள்யு. பாச்சலர் (ஐரோப்பிய வர்த்தகம்). ஆர். நடேசன் (புதுக்கோட்டை—நியமனம்), பி. கே. வெங்க சுப்பய்யா (பங்கனபள்ளி—நியமனம்).

மேல்சபை

அப்துல் ஹக் சாஹேப் (வட சென்னை முஸ்லிம்), அப்துல்லத்தீப் பரூக்கி (வட மத்திய சென்னை), எஸ். பி. ஆதித்தன் (நியமனம்), கே. டி. எம். ஆமத் இப்ராஹிம் (தென் சென்னை), பி. பீமராவ் (பெல்லாரி), ஸ்ரீமதி எம். என் கிளப்வாலா (நியமனம்), ஏ. கோபால கிருஷ்ணய்யா (கிருஷ்ணா), ஏ. கோவிந்தாசார்லு (மே.கோதாவரி), வி. எச். சீல்தான் மரக்காயர் (தென் மத்திய சென்னை), ஸ்ரீமதி மோனா ஹென்ஸ்மன் (நியமனம்), எச். எம். ஜெகந்நாதம் (நியமனம்), எஸ். ஜெயராம ரெட்டி (ராமநாதபுரம்), வி. கே. ஜான் (கிறிஸ்தவர்), டி. கிருஷ்ணமூர்த்தி (நியமனம்), எம். டி. டி. குமாரஸ்வாமி முதலியார் (நெல்லை), டாக்டர் ஏ. லக்ஷ்மண சாமி முதலியார் (நியமனம்), கே. மாதவ மேனன் (மலையாளம்), டி. எம். ஹெட்கே (தென்கன்னடம்), கே. மணைத்துணை நாத தேசிகர் (தஞ்சை), டாக்டர் பி. எஸ். ஸ்ரீனிவாசன் (செங்கற்பட்டு), நாகப்ப செட்டியார் (ராமநாதபுரம்), எம். நாராயண மேனன் (மலையாளம்), எம். நாராயண ராவ் (மே. கோதாவரி), பி. நாராயணசாமி நாயுடு (கிருஷ்ணா), கே. நடராஜன் (தஞ்சை), வி. பெருமாள்சாமி ரெட்டி (வட ஆற்காடு), ஏ. எல். ஆர். பதி (நியமனம்), டி. புருஷோத்தமன் (கீ.கோதாவரி), டாக்டர் டி. எஸ். எஸ். ராஜன் (திருச்சி), என். ராமபத்ர ராஜு (கீ. கோதாவரி), எம். கே. சுந்தரராமய்யர் (மதுரை), ஆர். ராமகிருஷ்ண நாயுடு (கோவை-நீலகிரி), ஆர். பி. ராமகிருஷ்ண ராஜு (சித்தூர்), ராமநாதன் செட்டியார் (தஞ்சை), டாக்டர் யு. ராமராவ் (சென்னை), ஓ. பி. ராமசாமி ரெட்டி (தெ.ஆ), என். ரங்கா ரெட்டி (கடப்பை), ஜே. எல். பி. ரோச் விக்டோரியா (கிறிஸ்தவர்), ஏ. எஸ். டி. எப். ரோட்ரிகஸ் (கிறிஸ்தவர்), என். சங்கர ரெட்டி (கர்நூல்), எஸ். கே. சடகோப முதலியார் (சேலம்), பி. ஆர். கே. சர்மா (நியமனம்), எஸ். கே. ஷேக் ராவுத்தர் (மேற்குகரை முஸ்லிம்), எல். சுப்பராம ரெட்டி (நெல்லூர்), எம். சுதர்சனம் (குண்டூர்), ஆர். சூர்யநாராயண ராவ் (நியமனம்), டாக்டர் சையத் தாஜுத்தீன் (தென்மத்ய சென்னை

முஸ்லிம்), கே. உப்பி சாஹேப் (மேல்கரை முஸ்லிம்), ஸி. வீரபத்ர ராவ் (விசாகை), பி. வீரபத்ரஸ்வாமி (விசாகை), பி. வீராசாமி (கீ. கோதாவரி), என். வேங்கடாசலம் (விசாகை), ஜி. வேங்கட ரெட்டி (அனந்தபூர்), கே. வேங்கடசாமி நாயுடு (சென்னை), எஸ். குருபாதம் (நியமனம்).

சமஸ்தானங்கள்

பிரிட்டிஷ் ஆட்சி ஏற்பட்ட காலத்தில், இந்தியாவில் சிற்றரசர்களுக்கிடையே இருந்த சண்டைகளில் தலையிட்டு சிறிது சிறிதாக நாடுபிடித்து வந்தனர். ஆனால் 1857-ல் சிப்பாய் கலகம் என்கிற சுதந்தரப்போர் அனுபவத்துக்குப் பின் சமஸ்தானமன்னர்களை பிரிட்டிஷார் செல்லப் பிள்ளைகளாக வளர்க்க ஆரம்பித்தனர். பிரிட்டிஷ் ஆட்சி நீங்கியதும், பாகிஸ்தான் ஒன்று ஏற்பட்டது தவிர, சுதேச மன்னர்களும் தான்தோன்றிகளாக, அன்னிய சூழ்ச்சிக்குட்பட்டு, நாட்டைச் சீர்குலைத்துவிடுவரொன்று பயப்பட்டனர். ஆனால் சர்தார் படேலின் சாமர்த்தியத்தினால் நயமும் பயமும் காட்டி, மன்னர்களை வழிக்குக் கொணர்ந்து, குட்டி சமஸ்தானங்களை அண்மை மாகாணங்களில் சேர்த்தும், பல சமஸ்தானங்களை ஒன்றாக்கி யூனியன்கள் அமைத்தும், பழைய யதேச்சாதிகார முறைக்குப் பதில் ஜனநாயக முறையை ஏற்படுத்தியும், நாடு பூராவும் ஒரே ஆட்சி முறைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. சமஸ்தானங்களிலும் ஜாகீர்தாரி முறையை ஒழித்து, மாகாணங்களைப் போலவே மத்திய, ஸ்தல வரிவிதிப்பு முறையை ஏற்படுத்தி, ராணுவங்களையும் ஐக்கியப்படுத்தி, புது அரசியல் திட்டத்தில் மாகாணங்களுக்கீடான உறுப்புகளாகச் செய்யவும் ஏற்பாடாகி வருகிறது.

இந்தியப் பிரிவினைக்குப்பின், இந்திய யூனியனுக்குள்ளும், இதை யொட்டியும் மொத்தம் 566 சமஸ்தானங்

களிருந்தன. இவற்றின் மொத்தப் பரப்பு 5,87,888 ச.மைல். ஜனத்தொகை (1941 சென்ஸஸ்படி) 8,88,08,434. அதாவது இந்திய யூனியனின் மொத்தப் பரப்பில் 48 சதவிகிதம்; ஜனத்தொகையில் 27 சதவிகிதம். இவற்றில் 202 சமஸ்தானங்கள் 10 ச.மைல். விஸ்தீரணம்கூட இல்லாதவை.

இணைப்பு

பிரிட்டிஷ் இந்தியாவில் சுதந்திரம் ஏற்பட்டபின், சமஸ்தானங்களிலும் கிளர்ச்சி வலுத்து மன்னர்கள் பாடு திண்டாட்டமாகி, முதல் முதலாக 14-12-47-ல் மொத்தம் 23,637 ச.மைல் கொண்ட 23 ஒரிஸ்ஸா சமஸ்தான அதிபதிகள் தங்கள் ராஜ்யங்களை ஒரிஸ்ஸா மாகாணத்தில் சேர்க்க ஒப்புக்கொண்டனர். 1-1-48-ல் இவை மாகாணத்தில் கலந்தன. முதலில் ஒரிஸ்ஸாவில் சேர்க்கப்பட்ட ஸேரெய்கேல்லா, கர்ஸவான் என்ற மற்ற இரு சமஸ்தானங்கள் 18-5-48-ல் பீகாருக்கு மாற்றப்பட்டன. இவற்றின் பரப்பு மொத்தம் 623 ச.மைல். 4,034 ச.மைலுள்ள மயூர்பஞ்ச் சமஸ்தானம் 2-1-49-ல் ஒரிஸ்ஸாவில் சேர்ந்தது.

31,598 ச.மைல் உள்ள 14 சதிஸ்கார் சமஸ்தானங்களும் 151 ச.மைல் உள்ள மக்ராயும் 1-1-48-ல் ம.மா.வுடன் சேர்ந்தன.

259 ச.மைலுள்ள பங்கனபள்ளி 23-2-48-லும், 1,185 ச.மைலுள்ள புதுக்கோட்டை 3-3-48-லும் சென்னை மாகாணத்தில் சேர்ந்தன.

லோஹாரு, பட்டோடி, டுஜானா (மொத்தம் 370 ச.மைல்) மூன்றும் கிழக்குப் பஞ்சாபிலும்; மொத்தம் 7,651 ச.மைலுள்ள 16 சிறு தக்காண சமஸ்தானங்களும், 17 குஜராத் சமஸ்தானங்கள் (17,013 ச.மைல்) பம்பாய் மாகாணத்திலும் பிற்பாடு சேர்க்கப்பட்டன.

மேற்கண்ட சிறு சமஸ்தானங்களைத் தவிர இவ்வருஷத்தில் பரோடா, கோலப்பூர் சமஸ்தானங்களும் பம்பாயில் இணைக்கப்பட்டன. பரோடா 8,235 ச.மைலும், 28.55 லட்சம் ஜனத்தொகையும் கொண்டது; கோலாப்பூர் 3,619 ச.மைல், 10.92 லட்சம் ஜனத்தொகை. புதிய சமஸ்தானங்கள் சேர்ந்ததையடுத்து, பம்பாய் அசெம்பிளிக்கு 65 புது மெம்பர்கள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர். இன்னும் பரோடாவைச் சேர்ந்த டாக்டர் ஜீவராஜ் மேத்தாவும், பால்டான் ராஜாவும் பம்பாய் மந்திரிசபையில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர்.

4,516 ச.மைல், 5.13 லட்சம் மக்கள், ரூ. 54 லட்சம் வருஷ வருமானம் கொண்டு, ஹிமயமலையில் உள்ள தேஹ்ரி-கார்வால் சமஸ்தானம் சமீபத்தில் ஐ.மா.வில் ஒரு ஜில்லாவாகியது. இன்னும் 875 ச.மைல், 4 5 லட்சம் ஜனத்தொகை, ரூ. 34.5 லட்சம் வருமானமுள்ள காசி சமஸ்தானம் சீக்கிரத்தில் ஐ.மா.வில் சேர்க்கப்படும்.

மாகாணங்களில் மேலேகண்டவற்றைச் சேர்த்தது தவிர, மத்யசர்க்காரே நேரில் சில சமஸ்தானங்களின் நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டனர். இவ்வாறு செய்யப்பட்ட ஹிமாசலப் பிரதேசம், கட்ச், பிலாஸ்பூர், போபால், ராம்பூர், முதலியவை பற்றிய விவரம், பிரதம கமிஷனர் மாகாணங்களின்கீழ் முன் அத்தியாயத்தில் தரப்பட்டுள்ளது.

இவை தவிர, 20,000 ச.மைல், 2·34 லட்சம் ஜனத்தொகையுள்ள ஸிரோஹி சமஸ்தானம், மத்யசர்க்காரின் சார்பில், பம்பாய் சர்க்காரால் 6-1-49-லிருந்து நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

இதே போல், சாந்தூர் சமஸ்தான நிர்வாகமும், ஹைதராபாத் நடவடிக்கைக்கு முன், மத்யசர்க்காரின் சார்பில், சென்னை சர்க்காரால் மேற்கொள்ளப்பட்டது. பெல்லாரி கலெக்டரால் நிர்வகிக்கப்பட்டுவரும் இதன் ஜனத்தொகை சுமார் 20,000; வருஷ வருமானம் ரூ. 7 லட்சம். இரும்பு, மாங்கனேசம், சந்தனமரம் முதலியவை இதன் செல்வங்கள்.

யூனியன்கள்

பல சமஸ்தானங்களை ஒன்றாகச் சேர்த்து, அதன் மன்னர்கள் சேர்ந்த கமிட்டியிலிருந்து புது சமஸ்தான யூனியனுக்கு தலைவராக ராஜப்பிரமுகர், உப-ராஜப்பிரமுகர் என்பவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து அவர்களுக்குக் கீழ் மந்திரி சபைகளை அமைக்கும் முறையில் முதலாவதாக ஏற்பட்டது சௌராஷ்டிர யூனியனாகும்.

30 பெரிதும், 191 சிறிதுமான மொத்தம் 221 சமஸ்தானங்களைக் கொண்ட இதன் பரப்பு 17,725 ச.மைல், ஜனத்தொகை 28.85 லட்சம், வருஷ வருமானம் சுமார் ரூ. 8 கோடி. இத்துடன் ஜுனாகாத் சமஸ்தானம் (3,337 ச.மைல், ஜனத்தொகை 6·7 லட்சம்) 20-1-49-ல் சேர்க்கப்பட்டது. இது சம்பந்தமாக முதலில் இந்தியாவுக்கும் பாகிஸ்தானுக்கும் தகராறு ஏற்பட்டு, இதன் நவாப் ஓடிப்போய் இன்றும் கராச்சியில் வசிக்கும் நிலைமை ஏற்பட்டது.

சௌராஷ்டிரத்தின் ராஜப்பிரமுகர் நவநகர் மகாராஜா; பிரதமர் யு. என். தேவார்.

ஆள்வார், பரத்பூர், தோல்பூர், கரௌலி (மொத்தம் 7,536 ச.மைல், 18·4 லட்சம் மக்கள்) ஆகிய நான்கும் 17-3-48-ல் மத்ஸ்ய யூனியன் ஆயிற்று. இதன் வருஷ வருமானம் சுமார் ரூ. 2 கோடி.

கோட்டா முதலிய 90 ராஜபுத்ர சமஸ்தானங்கள் 25-3-48-ல் ராஜஸ்தான் யூனியன் அமைத்தன. இத்துடன் 18-4-48-ல் மேவார் சேர்ந்தது. இவற்றுடன் உதயபுரி, ஜெய்பூர், ஜோத்பூர், பிகானிகர், ஜெய்சால்மர் சமஸ்தானங்களும் சேர்ந்து 30-3-49-ல் மகா ராஜஸ்தான் ஆயின. இதன் பரப்பு 120,888 ச.மைல்; 112.47 லட்சம் மக்கள்; ரூ. 11 கோடி வருஷ வருமானம். இதன் மகா ராஜப்பிரமுகர்—உதயபுரி மகாராஜா. ராஜப்பிரமுகர்—ஜெய்பூர் ராஜா. பிரதமர்—பண்டித ஹீராலால் சாஸ்திரி.

மத்ஸ்ய யூனியனும் 15-5-49-ல் மஹா ராஜஸ்தானில் சேர்க்கப்பட்டது. ஆனால் தோல்பூரும், பரத்பூரும் பிற்பாடு இஷ்டப்பட்டால் பிரிந்துபோய் ஐ.மா.வில் ஐக்கியமாக அனுமதிக்கப்படுமாம்.

ரீவா முதலிய 35 சமஸ்தானங்கள் (24,610 ச.மைல், 35.69 லட்சம் மக்கள்) சேர்ந்து 2-4-48-ல் விந்தியப் பிரதேச யூனியன் அமைக்கப்பட்டது. இதன் வருஷ வருமானம் ரூ. 2.5 கோடி. ராஜப் பிரமுகர்—ரீவா மகாராஜா.

மந்திரிகளுக்கிடையே தகராறு ஏற்பட்டதால், 14-4-49-ல் மத்திய சர்க்கார் இதன் நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டது. இதன் பகுதிகளை ம.மா.விலும், ஐ.மா.விலுமாக ஐக்கியப்படுத்திவிடலாமென்று தெரிகிறது.

குவாலியர், இந்தூர் முதலிய 20 மத்திய இந்திய சமஸ்தானங்கள் (மொத்தம் 46,353 ச.மைல், 71.5 லட்சம் மக்கள்) சேர்ந்து மத்திய பாரத் அல்லது மாளவ யூனியன் 15-6-48-ல் ஏற்பட்டது. இதன் வருஷ வருமானம் சுமார் ரூ. 8 கோடி.

இதன் ராஜப்பிரமுகர்—குவாலியர் மகாராஜா. பிரதமர் கோபிகிருஷ்ண விஜயவர்கியா.

பாடியாலா, கபூர்தாலா, பரித்கோட், நாபா முதலிய 8 கிழக்கு பஞ்சாப் சமஸ்தானங்கள் (மொத்தம் 10,099 ச.மைல், 34.24 லட்சம் மக்கள், ரூ. 5 கோடி வருஷ வருமானம்) சேர்ந்து, 20-8-48-ல் பாடியாலா, கிழக்கு பஞ்சாப் சமஸ்தான யூனியன் (PEPSU) அமைக்கப்பட்டது. இதன் ராஜப் பிரமுகர்—பாடியாலா மகாராஜா. பிரதமர்—சர்தார் ஜியான் சிங்.

சமஸ்தான ஐக்கிய திட்டத்தில் கடைசியானது கோச்சி-திருவாங்கூர் யூனியன். 1-7-49-ல் அமைக்கப்பட்ட இதன் பரப்பு 9,154 ச.மைல், மக்கள் 7.5 லட்சம், வருமானம் ரூ. 13.4 கோடி. ராஜப் பிரமுகர்—திருவாங்கூர் மகாராஜா. பிரதமர்—டி. கே. நாராயண பிள்ளை.

இந்த இரு சமஸ்தானங்களில் விளையும் மிளகு, ஏலம் முதலிய வாசனைப்பொருள்களுக்குப் பல்லாயிர வருஷங்களாகப் பல திசைகளிலிருந்தும் கப்பல்கள் வந்து போயுள்ளன. தென்னையும், தேக்கும் இதன் மரச் செல்வம். தேயிலை, காப்பி, ரப்பர் பயிர் விசேஷம். இவற்றின் 200 மைல் நீள உப்பங்கழிகளில் படகுப்போக்குவரத்து உண்டு. கொச்சித் துறைமுகமும், திருவாங்கூர் தொழிற்சாலைகளும் இப்போது ஒன்றுக்கொன்று உபயோகமாயிருக்கும்.

இந்தியாவிலேயே அதிகக் கல்வியபிவிருத்தி திருவாங்கூரில்தான்—45 சத விகிதம். கொச்சியில் 2,000 வருஷங்களுக்கு முன்பே ஸிரியன் கிறிஸ்தவர் குடியேறினர். அராபியரும், யூதரும் இங்கு வெகு காலத்துக்கு முன் குடியேறி இன்றும் நல்வாழ்வு நடத்துகின்றனர். இந்த யூனியனில் 23.6 லட்சம் கிறிஸ்தவரும், 5.5 லட்சம் முஸ்லிம்களும் உண்டு.

இவற்றுடன் நம் மாகாணத்தைச் சேர்ந்த மலையாள ஜில்லாவையும் சேர்த்துக் கேரள மாகாணம் அமைக்க இப்போது வழியேற்பட்டுள்ளது. அவ்வாறு ஏற்படுமானல், தென் திருவாங்கூரில் உள்ள தமிழர் தமிழ் மாகாணத்துடன் சேர விரும்புகின்றனர்.

ஸ்ரீ பலராம வர்மா என்ற இப்போதைய மகாராஜாவின் ஆயுள்பரியந்தம் இவரே நிரந்தர ராஜப்பிரமுகராக இருப்பார். கொச்சிமன்னர் ஸ்ரீ ராம வர்மா முடிதுறந்து, இங்கு தனி முடியாட்சி நீங்கி விட்டது.

வடகிழக்கு சமஸ்தானங்கள்

மேலேகண்ட இணைப்புத்திட்டங்களில் வராமல் மீதியுள்ள மணிப்பூர், திரிபுரா, குச்பீகார், காஸீ சமஸ்தானங்கள், இவற்றில் மணிப்பூரையும், திரிபுராவையும் மத்ய சர்க்கார் மேற்கொண்டு, அஸ்ஸாம் மலை சமஸ்தானங்களை அஸ்ஸாம் மாகாணத்தில் சேர்த்துவிட ஏற்பாடாகி வருகிறது.

குச்பீகாரின் பரப்பு 1,318 ச.மைல், மக்கள் 6.4 லட்சம், வருமானம் ரூ. 100 லட்சம். மணிப்பூரின் பரப்பு 8,620 ச.மைல், மக்கள் 5.12 லட்சம், வருமானம் ரூ. 29 லட்சம். திரிபுராவின் பரப்பு 4,116 ச.மைல், மக்கள் 5.13 லட்சம், வருமானம் ரூ. 54 லட்சம். 16 சிறு சமஸ்தானங்கள் சேர்ந்த அஸ்ஸாம் காஸீ மலே சமஸ்தானங்களின் மொத்த பரப்பு 3,788 ச.மைல், மக்கள் 2.14 லட்சம்.

இவையும் போக மீதியுள்ள சமஸ்தானங்கள் காஷ்மீர், ஹைதராபாத், மைசூர், ஆகிய மூன்றுபற்றியும் இன்னும் முடிவு ஏற்படவில்லை.

மன்னர்களுக்கு பென்ஷன்

மேற்கண்ட இணைப்புத் திட்டங்களுக்குள்ளான சமஸ்தானுதிபதிகளுக்குப் பின்கண்ட விகிதத்தில் பென்ஷன் வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறது:—அந்தந்த சமஸ்தானத்தின் வருவாயில் முதல் ஒரு லட்சம் ரூபாயில் 15 சத விகிதமும், அடுத்த 4 லட்சத்தில் 10 சதவிகிதமும், அதற்கு மேற்பட்டதற்கு 7½ சத விகிதமுமாக, அதிக பட்சம் ரூ. 10 லட்சத்துக்குள் பென்ஷன் தரப்படும். இதற்கு விதிவிலக்காக சில மன்னர்களுக்கு ஏற்கனவே அதிக பென்ஷன் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. பரோடா.—ரூ. 26.5 லட்சம்; குவாலியர்—ரூ. 25 லட்சம்; இந்தூர்—ரூ. 15 லட்சம்; கோலாப்பூர்—ரூ. 10 லட்சம்; புதுக்கோட்டை—ரூ. 2,66,500; பங்கனபள்ளி நவாப்—ரூ. 53,900; விந்திய பிரதேசத்தில் சேர்ந்த 35 சிற்றரசர்களுக்கு மொத்தம் ரூ. 23 லட்சம்; ஸௌராஷ்டிரத்தில் 13 சிற்றரசர்களும், இன்னும் 436 குற்றரசர்களும் சேர்ந்து மொத்தம் ரூ. 67 லட்சம்; பம்பாயில் சேர்ந்த 37 குஜராத் குற்றரசர்களுக்கு மொத்தம் ரூ. 28 லட்சம்.

இப்பென்ஷன்கள் இப்போதுள்ள மன்னர்களின் ஆயுள்காலத்துக்குத்தான்; பிற்பாடு இந்திய பார்லிமெண்டு புதிதாக முடிவு செய்யுமாம்.

சொந்த சொத்துகள்

மன்னர்களின் சுய சொத்துகளென்று கருதப்பட்டவைகளில் பெரும்பகுதி அந்தந்த சமஸ்தான சர்க்கார்களுக்கு மாற்றித்தரப்பட்டது. உதாரணமாக, பரம்பரை சொத்து என்று நிரூபிக்கக்கூடிய நிலம் மட்டும் இவர்களிடம் விடப்படும். இவற்றிற்கு மன்னர்களும் தீர்வை செலுத்த வேண்டும். இவ்வகையில் வருஷவாரியில் ரூ. 2.5 கோடி வருமானமுள்ள சுமார் 8,000 ச.மைல் பரப்புள்ள சொந்த நிலத்தை நிஜாம் தன் சர்க்காருக்கு மாற்றிவிட்டார்.

மன்னர்களுக்குச் சொந்தமான பல கட்டிடங்களில், தம் தலைநகரில் ஒன்றும், சுகவாசஸ்தலத்திலொன்றும் மட்டுமே அவர்களுக்குண்டு. இதுதவிர, சமஸ்தான பொக்கிஷத்தில் மன்னர்களுக்கென்று ஒதுக்கப்பட்ட சிலபகுதிகளும் (மொத்தத்தில் ரூ. 55 கோடி) சமஸ்தான சர்க்கார்களுக்கு மாற்றப்பட்டது. தர்பார் நகைகளை மன்னர்களே வைத்துக் கொள்ளலாமாயினும், அந்தந்த சர்க்கார்களின் கண்காணிப்புக்குட்பட்டதாக இருக்கும். இவ்விதம் மொத்தத்தில் தமக்குச் சொந்தமென்று கூறியவற்றில் கால் பாகமே மன்னர்களுக்கு மிஞ்சியுள்ளது.

மைசூர்

வடக்கிலும், வடமேற்கிலும் பம்பாய் மாகாணம், தென் மேற்கில் குடகு, மற்ற திசைகளில் சென்னை மாகாணம் இவற்றால் சூழப்பட்ட இதன் பரப்பு 29,475 ச.மைல், ஜனத்தொகை 73.3 லட்சம், வருமானம் 1949-50 பட்ஜெட்படி ரூ. 12·31 கோடி, செலவு ரூ. 14·18 கோடி.

மேற்குமலைத் தொடர்ச்சியை யடுத்த பீடபூமியான இதில் நெல், கேழ்வரகு, கரும்பு, காப்பி, பாக்கு, பருத்தி, பட்டுப்பூச்சிச் செடி, முதலியவை முக்கிய பயிர்கள். இந்தியாவிலேயே முக்கிய தங்கச்சுரங்கம் இங்குதானுண்டு. வெகு காலமாகவே இந்தியாவில் மற்றெல்லா பகுதிகளையும்விட

இங்கு சர்க்கார் ஆதரவில் தொழில்கள் ஓங்கி வந்துள்ளன. இரும்பு, எஃகு, சிமண்ட், காகிதம், சர்க்கரை, ஜவுளி, பட்டு, சோப்பு, ரசாயனப் பொருள்கள், உரம், சந்தனத்தைலம் முதலிய முக்கிய தொழில்களும், இந்தியாவின் ஒரே விமானத் தொழிற்சாலையும், டெலிபோன் பாக்டரியும் இங்குள்ளன. நார்ப்பட்டுத் தொழிற்சாலைக்கு ஏற்பாடு நடந்து வருகிறது. இவ்வருஷ பட்ஜெட்டில் தொழிற்சாலைகளுக்குப் பண உதவிக்கு ரூ. 34.5 லட்சம் சாங்ஷனாகியுள்ளது. ஏற்கனவேயுள்ள கோலார், சாம்பியன் ரீப், மாரிக்குப்பம் முதலியவைகளைத் தவிர "பெல்லாரி" தங்க வயலிலும் புதிதாகச் சுரங்கவேலை ஆரம்பமாகியுள்ளது. தொழிலபிவிருத்திக்காக உலக பாங்கியிடம் ரூ. 150 கோடி கடனுதவி கோரப்பட்டுள்ளது. இதன் உணவுத் தேவைப் பூர்த்திக்கு 7½ வருஷத்திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

சுதந்திர இந்திய சர்க்கார் ஏற்பட்ட முதலிலேயே மைசூர் இந்திய யூனியனில் சேர்ந்து, அ.நி. சபைக்கு 7 பேரை அனுப்பியது. அதன்பின் பொறுப்பாட்சிக்காக சத்யாக்ரகம் நடந்து, மைசூருக்கெனத் தனி அ.நி. சபை கூடி 1-7-48-ல் புது அரசியல் அமுலுக்கு வந்தது. இதன்படி பூரண அதிகாரமுள்ள மந்திரிசபை ஏற்பட்டு, 6-8-49-ல் திவான் பதவி ஒழிக்கப்பட்டது. இப்போதைய மகாராஜா—ஜேயசாம ராஜேந்திர உடையார். பிரதமர்—கே. செங்கல்வ ராய ரெட்டி.

கர்னாடக மாகாணம் அமைப்பதற்கு மைசூர் சர்க்காரை இணங்கச்செய்ய சென்னை, பம்பாய் மாகாணங்களிலுள்ள கன்னடக்காரர்கள் முயன்று வருகின்றனர்.

ஹைதராபாத்

இதன் பரப்பு 82,313 ச.மைல். ஜனத்தொகை 16.34 லட்சம். இங்குள்ள முஸ்லிம்களின் (மொத்தத்தில் 15 சதவிகிதம்) பாஷையும், அரசாங்க பாஷையும் உர்து. இதன்

வட பகுதிகளில் மராத்தியும், மேற்கில் கன்னடமும், தென், கிழக்குப்பகுதிகளில் தெலுங்கும் தாய்பாஷைகள். வருஷ வருமானம் சுமார் (1947-48-ல்) ரூ. 26.78 கோடி. இப்போதைய நிஜாம்—மீர் உஸ்மான் அலி.

பொதுவாகப் புஞ்சை சாகுபடி அதிகமான இங்கு எண்ணெய் விதைகளும், பருத்தியும் விசேஷப் பயிர்களாகும். சிங்கரேணி நிலக்கரிச் சுரங்கம் முக்கியமானது. இந்திய சரித்திரச் சின்னங்களான கோல்கொண்டா கோட்டை, அஜந்தா, எல்லோரா குகைச் சித்திரங்கள் குறிப்பிடத்தக்கவை.

இந்தியப் பிரிவினைக்குப்பின் பெருவாரியான சமஸ்தானங்கள் யூனியனில் சேர்ந்தபோது, ஹைதராபாத் மட்டும் சுதந்திர உரிமை கோரித் தகராறு செய்தது. 29-11-47-ல் ஏற்பட்ட ஒருவருஷ ஒப்பந்தப்படி இந்திய சர்க்கார் துருப்புகள் வாபஸாயின. இதையடுத்து, பாகிஸ்தானிலிருந்தும், கோவாவிலிருந்தும் ராணுவ தளவாடங்களைத் தருவித்து, ரஜாக்கர் என்ற முஸ்லிம் கட்சியினரின் ஆதிக்கத்தில்வந்த சமஸ்தான சர்க்கார் போருக்குத் தயாராகி வரலாயிற்று. வெளிநாடுகளில் பிரசாரத்துக்கு ஏராளத் தொகைகள் செலவிடப்பட்டதுடன், நிஜாம் தனி நாணயம் அடிக்கத் தொடங்கினர். இன்னும் யூனியன் எல்லையைத்தாண்டி ரஜாக்கர்கள் பன்முறை தாக்கவும் முற்பட்டனர். இத்தகராறுகளையடுத்துப் பலமுறை எச்சரிக்கை செய்தபின், 13-9-48 காலையில் இந்தியத் துருப்புகள் பிரவேசித்து, சொல்ப எதிர்ப்பைத் துரிதமாகச் சமாளித்து, முன்னேறின. 17-9-48-ல் நிஜாம் யுத்த நிறுத்த உத்தரவு போட்டு, மந்திரிசபையைக் கலைத்து, மேஜர்-ஜெனரல் ஜே. என். சௌதிரியை ராணுவ நிர்வாகஸ்தராக ஒப்புக்கொண்டார். போலீஸ் நடவடிக்கையில் இந்தியத் துருப்புகளில் 10 பேரும், 600 சமஸ்தான துருப்புகளும், 1,500 ரஜாக்கர்களும் மாண்டனர்; 15,000 ரஜாக்கார் காயமுண்டனர்.

இப்போது சிவில் நிர்வாகம் டி. எஸ். பாக்ளே என்ற பிரதம சிவில் நிர்வாகஸ்தரின் கீழ், சென்னை, பம்பாய், ம.மா. முதலிய மாகாண சர்க்கார்கள் தந்துதவிய ஜில்லா கலெக்டர்களின் மூலம் நடந்துவருகிறது. சமஸ்தானத்தைப் பாஷாவாரியாகப் பிரித்துப் பக்கத்து மாகாணங்களில் சேர்த்து விடுவதா, அல்லது தனி உருப்பாக இருப்பதா என்பது பற்றியும், நிஜாமின் வருங்காலம் பற்றியும் தீர்மானிக்க, சீக்கிரத்தில் அரசியல் நிர்ணய சபை கூட்டப்படும். இதற்கான தேர்தலுக்கு முன்னேற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. சமஸ்தான காங்கிரஸின் தலைவர் சுவாமி ராமானந்த தீர்த்தர்.

காஷ்மீரம்

ஜம்மு, காஷ்மீர் சமஸ்தானத்தின் பரப்பு 84,471 ச.மைல்; ஜனத்தொகை 40·22 லட்சம். வருஷ வருமானம் சுமார் ரூ. 5 கோடி. மலைப்பாங்கான இதில் பெருங் காட்டுச் செல்வமும், பழவர்க்கங்களும், ஆடுகள் வளர்த்துக் கம்பளித் தொழிலும் விசேஷம். இதன் வடமேற்குக் கோடியில் ஜில்ஜித்திலும், வடக்கே பால்டிஸ்தானிலும் தங்கமும், காரீயமும் கிடைக்கிறது.

இந்தியப்பிரிவினைக்குப்பின், முதலில் இது பாகிஸ்தான், இந்தியா எதிலும் சேராமல் பாகிஸ்தானுடன் ஒருவருஷ தற்காலிக ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டது. மேற்கு பஞ்சாபிலிருந்தே இதற்கு பெட்ரோல், உப்பு முதலிய சப்ளைகள் வர மார்க்கமுண்டு. இது தன்னுடன் சேர்ந்து விடவேண்டுமென்று பாகிஸ்தான் சர்க்கார் நிர்ப்பந்திக்கத் தொடங்கி, பூஞ்ச் மாகாணத்து முஸ்லிம்களும் கலகம் செய்து, கடைசியாக எல்லைப்புறப் பட்டாணியர் படையெடுக்கவும் ஆரம்பித்தனர். இதனுல் காஷ்மீர் மகாராஜா இந்திய சர்க்காரை அணுகினர். 25-10-47-ல் இது இந்தியாவில் சேருவதைத் தற்காலிகமாக ஒப்புக்கொண்டு, 27-10-47-ல் இந்தியப் படைகள் அனுப்பப்பட்டன. இத்துடன் சமஸ்தான

தேசியத்தலைவர் ஷேக் அப்துல்லா விடுதலைசெய்யப்பட்டுப் புது மந்திரிசபை யமைத்தார்.

பாகிஸ்தான் படைகளுடன் சண்டை மும்முரமானதை யடுத்து, இது இன்னும் பரவாமல் தடுப்பதற்காக, இந்திய சர்க்கார் 1-1-48-ல் ஐ.நா. பாதுகாப்புக் கவுன்சிலிடம் பிரச்னையைக் கிளப்பியது. 20-1-48-ல் ஒரு ஐ. நா. சமரச கமிஷன் நியமிக்கப்பட்டது. இதன் முயற்சியால் 14 மாதங்களுக்குப்பின் 1-1-49-ல் 'சண்டை நிறுத்தம்' ஏற்பட்டது. இருதரப்பாரும் தம்தம் பகுதிகளைத் தம் ஆதிக்கத்தில் வைத்துக்கொண்டுள்ளனர். இனி, பட்டாணியரையும், பாகிஸ்தான் படைகளையும் வெளியேற்றி, 'ஆஜாத் படையினர்' என்ற கலகக்காரர் படையைக் கலைத்து, பொதுஜன ஓட்டுக்கு ஏற்பாடு செய்யும் வேலைபற்றி முட்டுக்கட்டை ஏற்பட்டுள்ளது. இது தீர்ந்து, சமஸ்தானத்தில் அமைதி நிலைநாட்டப்பட்ட பின், பொதுஜன ஓட்டுக்கு ஏற்பாடு செய்வதற்காக ஏற்கனவே அட்மிரல் நிமிட்ஸ் என்ற அமெரிக்கர் ஐ.நா.வினால் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்.

காஷ்மீர் மகாராஜா ஸர் ஹரிசிங், நீண்டகால ஓய்வு எடுத்துக்கொண்டு சமஸ்தானத்தை விட்டு வெளியேறியதை யடுத்து, யுவராஜா கரன்சிங் சமஸ்தான அதிபதியாகியிருக்கிறார். பிரதமர் ஷேக் அப்துல்லா.

இந்திய அரசியல் நிர்ணய சபையில் அப்துல்லாவும், இன்னும் 3 பிரதிநிதிகளும், 15-6-49-ல் ஸ்தானம் பெற்றனர்.

பூடான், ஸிக்கிம்

ஹிமயமலைச்சாரலில் இந்திய யூனியனை அடுத்துள்ள பூடான், ஸிக்கிம் இரண்டும் சமஸ்தான இலாகாவின் கீழ் வராமல் சுயேச்சையான தனி நாடுகளேயாயினும், வெகுகாலமாக வெளிநாட்டுக் கொள்கை சம்பந்தப்பட்ட வரையில் பிரிட்டிஷ் இந்திய அரசாங்கத்தின் ஆதிக்கத்தின் கீழ்

இருந்து வந்துள்ளன. இந்தியா சுதந்திரமடைந்ததும் இவற்றுடன் முதலில் இடைக்கால ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டு, பழைய நிலைமை நீடிக்கும்படி செய்துகொண்டது. பிறகு பூடானுடன் 8-8-49-ல் புது ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது. தவிர, ஸிக்கிமில் உள்நாட்டுத் தகராறுல், மகாராஜாவின் சம்மதத்தின் பேரில், 7-6-49-ல் இந்திய சர்க்காரின் அதிகாரி நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டார். இவ்விரு நாடுகள் சம்பந்தமான நடவடிக்கையை நம் அயல்நாட்டு இலாகாவே மேற்கொண்டுள்ளது.

18,000 ச.மைல் பரப்புள்ள பூடானின் ஜனத் தொகை சுமார் 3 லட்சம். திபெத்திய நாகரிகம் வெகுவாகப் பரவியுள்ள இங்கு நேபாளிகளும் உண்டு. சமீபத்தில் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தப்படி, வெகுகாலமாக பூடான் கோரி வந்த 32 சதுரமைலுள்ள தேவங்கிரி என்கிற பிரதேசத்தை இந்திய சர்க்கார் கொடுத்துள்ளது. இன்னும் வெகு காலமாக பிரிட்டிஷார் கொடுத்து வந்துள்ள மான்யத்தை அதிகரித்து, வருஷத்துக்கு ரூ. 5 லட்சம் கொடுக்கவும் இந்தியா சம்மதித்துள்ளது. இதன் இப்போதைய மகாராஜா ஸர் ஜிக்மே வான் சூக் 1926-ல் பட்டத்துக்கு வந்தார். தலைநகரம் புனகா.

திபேத்து, பூடான், நேபாளம், டார்ஜிலிங் ஜில்லா இவற்றிற்கிடையே 2,818 ச.மைலும், 1,21,500 மக்களும் கொண்ட ஸிக்கிம் 1817 முதல் இந்திய சர்க்காருடன் உறவு கொண்டுள்ளது. இவ்வருஷ பிப்ரவரியில் சமஸ்தான காங்கிரசின் கிளர்ச்சி வலுத்து, இந்தியத்தூதரின் தலையீட்டினால் சமரஸம் ஏற்பட்டு, மே மாதத்தில் இடைக்கால மந்திரிசபை அமைக்கப்பட்டது. சமீபத்தில் மகாராஜாவுக்கும், மந்திரிசபைக்கும் தகராறு வலுத்து நிர்வாகம் சீர்குலைந்து விடும் நிலைமை ஏற்பட்டதால், ஜூன் 2-ந் தேதி இந்தியத் துருப்புகள் அனுப்பப்பட்டு, 7-ந் தேதியன்று இந்திய அரசியல் அதிகாரி நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டார். அதன் பின், மகாராஜாவுக்கு உதவியாக நிர்வாகத்தை நடத்த

இந்திய திவான் அனுப்பப்பட்டிருக்கிறார். ஸிக்கிம் இந்தியாவில் சேர்ந்துவிடவோ, அல்லது தற்காப்பு, வெளிநாட்டு விவகாரம், போக்குவரத்து இவற்றை இந்திய சர்க்காரிடம் ஒப்படைப்பது போன்ற வகையில் நிரந்தர ஏற்பாட்டுக்கு இனி பேச்சுவார்த்தைகள் நடக்கும். இதன் தலைநகர் கண்டோக்.

பிரஞ்சு, போர்ச்சுகீசிய பகுதிகள்

இந்தியாவில் பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கம் ஏற்படுவதற்கு முன்பே வந்த போர்ச்சுகீசியரும், பிற்பாடு வந்த பிரஞ்சுக்காரரும் இப்போதும் சில கடற்கரைப் பகுதிகளில் ஆதிக்கம் செலுத்தி வருகின்றனர். இனி இவை இந்தியாவுடன் சேர்ந்துவிட வேண்டியதுதானென்றும், இவற்றில் வெகு காலமாகப் பரவியுள்ள விசேஷ கலாசாரத்தை வளர்க்க ஓரளவு சுயேச்சை தரப்படுமென்றும் இந்திய சர்க்கார் தீர்மானித்துள்ளது. இதன்படி ஏற்கனவே சந்திரநாகூர் பொதுஜன வாக்கின்படி 15-8-49-ல் இந்தியாவுடம் சேர்ந்துவிட்டது. இன்னும் இதர பிரஞ்சுப் பகுதிகளில் அடுத்த டிசம்பர் 11-ந் தேதி பொதுஜன வாக்கு எடுக்கப்படும்.

கோவா சம்பந்தமாக மட்டும் இன்னும் போர்ச்சுகீசியர் வழிக்கு வரவில்லை.

மொத்தம் 203 ச.மைல் பரப்பும், 3,62,045 மக்களும் உள்ள பிரஞ்சிந்திய பிரதேசங்களில் பல சிறு கிராமங்கள் 15-8-47-ல் இந்திய சர்க்காரிடம் விடப்பட்டன. 1688-ல் பிரஞ்சுக்காரரிடம் வந்த சந்திரநாகூர் (45,000 மக்கள்) ஏற்கனவே இந்தியாவில் சேர்ந்துவிட்டது.

1683-ல் செஞ்சி அரசனிடம் வாங்கப்பட்ட புதுச்சேரி கிராமம் பிற்பாடு விஸ்தரிக்கப்பட்டு, இப்போது 115 சதுர மைல் பரப்பில், 2,22,600 மக்கள் கொண்ட பிரதேசமாகி விட்டது. பிரஞ்சிந்தியப் பிரதேசங்களுக்கெல்லாம் பொது

வான கவர்னர் வசிக்கும் புதுச்சேரி நகரில் மட்டும் 59,800 பேர் வசிக்கின்றனர். தஞ்சை ஜில்லாவில் கடற்கரையோரமாக 53 சதுரமைல் பரப்புள்ள, 110 கிராமங்களுள்ள காரைக்கால் பிரதேசத்தில் 70,500 மக்கள் வசிக்கின்றனர். 1739-ல் இது பிரஞ்சு வசம் வந்தது.

கீழ் கோதாவரி ஜில்லாவிலுள்ள ஏனும் 1750-லும், மலையாளக் கரையிலுள்ள மாஹி 1725-லும் பிரஞ்சு வசமாயின. மாஹியில் 18,300, ஏனமில் 5,800 ஜனத்தொகை.

சமீபத்தில் மாஹியில் சோஷலிஸ்டுகளின் தலைமையில் புரட்சி நடந்து, கோர்ட்டுகளைக் கைப்பற்றி பிரஞ்சு அதிகாரிகளைச் சிறைப்படுத்தினர். ஆனால் மறுதினமே புதுச்சேரியிலிருந்து படைகள் வந்து மீண்டும் பிடித்துக்கொண்டன.

இப்போதைய பிரஞ்சிந்திய கவர்னர் எம். ஜே. ஜீ. ஷாம்போன்.

வெகுகாலமாகப் பிரஞ்சிந்தியத் துறைமுகங்களில் தனிச் சுங்கம் இருந்தது. 15-2-41-ல் இந்தியாவுடன் சுங்க ஐக்கியம் ஏற்பட்டது. ஆனால் இதை மீண்டும் நீடிக்க பிரஞ்சுக்காரர் சில நிபந்தனைகளைப் போட்டதால், முதலில் இந்திய சர்க்கார் ஒப்பந்தத்தை ரத்துச்செய்துவிட்டு, இப்பகுதிகளுக்கும் இந்திய எல்லைக்கும் நடுவில் சுங்க முறையை ஏற்படுத்தினர். இதனால் ஏற்பட்ட சங்கடத்தைத் தவிர்ப்பதற்காகப் பிற்பாடு சுங்க விதிகளை ஓரளவு தளர்த்திவிட்டனர்.

கோவா

பம்பாய் மாகாண எல்லைக்குள் தெற்கே கோவாவும், வடக்கே காம்பே வளைகுடாவின் வாயிலில் தாமனும், கத்திய வாரில் டையூவும் சேர்ந்து மொத்தம் 1,434 ச.மைல் பரப்புள்ள பிரதேசம் போர்ச்சுகீசிய ஆட்சியிலுள்ளது. 1940-ல் மொத்த ஜனத்தொகை 6.24 லட்சம்.

1510-ல் போர்ச்சுகீசியர் பிடித்துக்கொண்ட கோவா தீவும், பிறகு சேர்த்துக்கொண்ட அண்டைப் பிரதேசமும்

இப்போது மொத்தம் 1,370 ச.மைல் ஆகிறது; ஜனத்தொகை 5.41 லட்சம். இதில் 2.87 லட்சம் ஹிந்துக்கள், 2.46 லட்சம் கத்தோலிக்க கிறிஸ்தவர்கள். இவர்கள் பக்கத்து ஜில்லாக்களிலுள்ள மராத்தியரைப்போல கொங்கணி பாஷை பேசுகின்றனர். சுமார் ஒரு லட்சம் கோவானியர் இந்தியாவின் இதர பகுதிகளில் வசிக்கின்றனர்.

மர்மகோவா துறைமுகம் வருஷம் பூராவும் கப்பல் போய்வர வசதியானது. நவகோவா என்ற புதிய நகரமே போர்ச்சுகீசிய இந்தியப் பிரதேசங்களின் கவர்னர்-ஜெனரல் வசிக்கும் தலைநகர் ஆகும். இப்போதைய கவர்னர்-ஜெனரல் குவின்டானில்லா டயாஸ். இப்பிரதேசம் பூராவும் போர்ச்சுகல் தேசத்தின் மாகாணமாக பாவிக்கப்படுகிறது.

பம்பாய்நகருக்கு வடக்கே 100 மைலிலுள்ள தாமன் (22 ச.மைல்.), இதையடுத்துள்ள நகர்-ஆவேலி (60 ச.மைல்), இரண்டிலும் மொத்தம் 6,30,500 ஜனங்கள் உண்டு. கத்தியவாரின் தென் கரையில் சிறு பகுதியும், அதையடுத்துள்ள டையூ தீவும் சேர்ந்து மொத்தம் 20,000 மக்களைக் கொண்டது. இங்கேயுள்ள துறைமுகம் முக்கியமானது.

போர்ச்சுகீசியப் பகுதிகள் இந்தியாவுடன் ஐக்கியமாகிவிடவேண்டுமென்று கிளர்ச்சி வலுத்து வந்தது. ஆனல் போர்ச்சுகலிலிருந்து புதுப்படைகள் வந்து தற்சமயம் அடக்குமுறை கடுமையாகியுள்ளது.

பாகிஸ்தான்

இந்திய சுதந்திரம் ஏற்படுவதற்கு ஒருநாள் முன் (14-8-47) பிறந்த பாகிஸ்தான் இப்போது அரசியலில் தனியாகிவிட்டாலும், பொருளாதாரத் துறையில் வெகுதூரம் இந்தியாவுடன் பிணைக்கப்பட்டுள்ள விஷயம் முன் அத்தியாயங்களில் அங்கங்கே விளக்கப்பட்டது.

பாகிஸ்தானின் மொத்தப் பரப்பு 2,33,100 ச.மைல். அதாவது, பழைய இந்தியாவில் 14.7 சத விகிதம். மொத்த ஜனத்தொகை 6.56 கோடியில், 4.78 கோடி முஸ்லிம்கள். இதன் 1948-49 பட்ஜெட்படி வரவு மதிப்பு ரூ. 79.57 லட்சம்; செலவு ரூ. 84.68 லட்சம். துண்டு விழுவதை ஈடுகட்டப் புதுவரிகள் மூலம் எதிர்பார்த்தது ரூ. 10.16 லட்சம்.

பொதுவாக பாகிஸ்தானில் சுயதேவைக்குப்போக ஏற்றுமதி செய்யக்கூடிய அளவு அரிசி, கோதுமை, பருத்தி, சணல், தேயிலை முதலிய விவசாயப் பொருள்கள் உண்டு. தொழில் வளர்ச்சி தற்சமயம் அதிகமில்லை. உலோகவகைகளில் இப்போது மேற்குப் பஞ்சாபில் கிடைக்கும் பெட்ரோலைத்தவிர, இன்னும் ஸிந்து, பலுசிஸ்தான், கி. வங்கம் முதலியவற்றிலும் பெட்ரோல் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. சிட்டகாங், பெஷாவர் இவற்றிற்கருகில் நிலக்கரி சமீபத்தில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளதாம். ஆனால் இந்தியாவிலிருந்தே இப்போது வெகுவாக இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது.

பாகிஸ்தான் கவர்னர்-ஜெனரல்: **குவாஜா நாஜிமுத்தீன்.** பிரதமர்: **லியாகத் அலிகான்.** அயல் நாட்டுமந்திரி: **ஜாபருல்லா கான்.** தலைநகர்: **கராச்சி.**

வடமேற்கு எல்லைமாகாணம்

இதன் பரப்பு 39,276 ச.மைல். ஜனத்தொகை 54·16 லட்சம். மாகாண எல்லையையடுத்து 24,986 ச.மைல் பரப்புள்ள மலைஜாதிப் பிரதேசத்தின் மீது பாகிஸ்தான் சர்க்கார் பூரண அதிகாரம் செலுத்தமுற்படுவதை எதிர்த்து அங்கும், அதே ஜாதியினர் வசிக்கும் ஆப்கனிஸ்தானத்திலும் கிளர்ச்சி வலுத்து வருகிறது. மலைப்பிரதேசத்தையும், எல்லைமாகாணத்தையும் சேர்த்து தனியாகப் **பட்டாணிஸ்தான்** அமைக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கோருகிறார்கள். வெகுகாலமாக இந்திய சுதந்திர இயக்கத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்ட **கபார்க்கான்** இன்றும் சிறையில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறார்.

இதன் கவர்னர் : ஸர் ஆம்பிரோஸ் டண்டாஸ். பிரதமர் : அப்துல் கையூம். இதன் தலைநகரம் : பேஷாவர். 1947-48-ல் வருமானம் ரூ. 4.2 லட்சம், செலவு ரூ. 4.18 லட்சம்.

மேற்கு பஞ்சாப்

இதன் பரப்பு 62,012 ச.மைல். ஜனத்தொகை 1·88 கோடி. பல நதிகள் பாயும் இங்கு விவசாயமும், ஆடு மாடு வளர்த்தலும், கம்பளித்தொழிலும் விசேஷம். 1948-49-ல் ரூ. 12·09 லட்சம் வருமானமும், ரூ. 18·82 லட்சம் செலவும் மதிப்பிடப்பட்டது.

இதன் கவர்னர் : அப்துர் ராப் நிஷ்டார். மந்திரிசபை யில்லை. தலைநகரம் : லாகூர்.

சிந்து

இதன் பரப்பு 48,136 ச.மைல். ஜனத்தொகை 1941-ல் 45.35 லட்சம். இதில் முஸ்லிம்கள் 32 லட்சம்.

இதன் கவர்னர் : தீன் மகமது. பிரதமர் : பீர் இலாஹி பக்ஷ். தலைநகர் : கராச்சி. 1948-49-ல் ரூ. 8·43 கோடி வரவும், ரூ. 8.95 கோடி செலவும் திட்டமிடப்பட்டது.

கிழக்கு வங்காளம்

கிழக்குப் பாகிஸ்தான் எனப்படும் இம்மாகாணத்தின் பரப்பு 54,091 ச.மைல். ஜனத்தொகை (1941) 4.2 கோடி. சணல், அரிசி விசேஷப்பயிர்கள்.

இதன் கவர்னர் : ஸர் பிரடரிக் போர்ன். பிரதமர் : நூருல் அமீன். தலைநகர் : டாக்கா.

———

கடல்கடந்த இந்தியர்

ஆதிகாலத்தில் இந்தியர் கடல் கடந்து வியாபாரம் செய்ததும், வெளிநாடுகளில் குடியேறியும் வந்த விஷயம் ரிக் வேதத்தில் கூறப்பட்டிருப்பதும், சரித்திர காலத்தில் பௌத்த சந்யாசிகள் தாமே சென்றும், அசோகர் முதலிய சக்ரவர்த்திகளால் அனுப்பப்பட்டும், நம் மதம், நாகரீகம் இவற்றைப் பரப்பிய விஷயமும் யாவரும் அறிந்ததே. பிற்பாடும் இலங்கை, ஜாவா, கம்போடியா முதலிய நாடுகளில் இன்றைக்கு ஆயிரம் வருஷங்களுக்கு முன்பு நம் மக்கள் குடியேறியும், பல சமயங்களில் தென்னிந்திய அரசர்கள் படையனுப்பிப் போர்புரிந்தும், நேச உறவுகொண்டும் வந்தனர். இவற்றின் சின்னமாக இன்றும் இந்தோனீஷியாவைச்சேர்ந்த பலித் தீவில் நம் கோயில்களும், ஹிந்து மதத்தினரும் உண்டு. கம்போடியாவில் புதைந்து கிடந்த அங்கோர் நகரத்தின் கோவில்களும், மண்டபங்களும், இந்தியச் சிற்பிகளால் பல நூற்றுண்டுகளுக்கு முன் கட்டப்பட்டவையாகும். இலங்கையில் ஆதியில் குடியேறிய தமிழர் இன்றும் யாழ்ப்பாணத் தமிழர் என்ற தனி வகுப்பினராக சுமார் 8 லட்சம் பேர் உள்ளனர். சமீப நூற்றுண்டுகளில்தான் இந்தியர் கடலோடிக் குடியேறும் வழக்கம் ஓய்ந்திருந்தது. மறுபடியும் சென்ற 150 வருஷங்களில், முக்கியமாக ஏழைக் கூலிகள், பக்கத்து நாடுகளிலும், இதர பிரிட்டிஷ், பிரஞ்சுக் காலனிகளிலும் குடியேறியுள்ளனர்.

கி.பி. 1800 முதல் மலேயாவுக்குத் தோட்ட வேலைக் கூலிகள் தாராளமாகப் போய்க்கொண்டிருந்தனர். 1867-ல் இது தனி அரசாங்கமாகப் பிரிந்த பின்னர்தான், இதர இடங்களைப் போல மலேயா போவதற்கும் சட்டதிட்டங்கள் ஏற்பட்டன.

1834-ல் பிரிட்டிஷ் காலனிகளில் 'அடிமை'களை விலைக்கு வாங்கி வேலை தரும் முறை ஒழிக்கப்பட்டபின், உஷ்ணப் பிரதேசமான அவ்விடங்களில் வெள்ளையர் அதிகம் குடியேற

வராமல், ஸ்தலவாசிகளான நீக்ரோக்கள் முதலியோரைக் கட்டாய வேலை வாங்குவதும் அசாத்தியமாகி, இந்தியரைக் கூலிவேலைக் கழைக்கும் அவசியம் ஏற்பட்டது. பிரஞ்சுக் காலனிகளில் 1849-ல் அடிமை முறை ஒழிக்கப்பட்டது. இதற்குமுன் 1819 முதல் 'மௌரிஷஸ்' என்ற மோரிசுத் தீவுக்கு இந்தியர் சொற்ப அளவில் சென்றாலும், 1834 முதல் அதிக அளவில் குடியேற ஆரம்பித்தனர்.

1830-ல் பிரஞ்சுக்காரர் முதல் முதலாக பூர்பான் தீவுக்கு இந்தியரை இட்டுச் சென்றனர்; திருட்டுத்தனமாக இது வெகுகாலம் நடந்து வந்து, 1861-ல் தான் சட்டப்படி பிரஞ்சுப் பிரதேசங்களுக்குக் குடியேற்றம் அனுமதிக்கப் பட்டது; பின்பு, நம் குடிகளை ஒழுங்காக நடத்தவில்லை யென்றும், அவர்கள் வேலைக்காலம் முடிந்ததும் திருப்பி யனுப்ப வழிசெய்யவில்லை யென்றும், குறைகள் மலிந்ததை யடுத்து, 1908-க்கு முன் இக்குடியேற்றம் அடியுடன் தடுக்கப்பட்டது.

பிரிட்டிஷ் காலனிகள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், 1934-ல் குடியேற்றம் தொடங்கிய பின், பல சமயங்களில் தடைகள் விதிக்கப்பட்டும், பிற்பாடு சட்டப்படி நம் குடிகளுக்கு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தும், பிரிட்டிஷ் கயானுவுக்கு 1838-லும், டிரினிடாடுக்கு 1844-லும், ஜமெய்காவுக்கு 1845-லும், 'நேடால்' என்ற நட்டாலுக்கு 1860-லும் இந்தியக் குடியேற்றம் அனுமதிக்கப்பட்டது. 1911-ல் நட்டாலுக்குக் கூலிகளை அனுப்புவது தடைசெய்யப்பட்டது.

காலனிகளிலுள்ள முதலாளிகளுக்கு ஆள் திரட்டி யனுப்ப, அவர்களது ஏஜென்டுகளும், கங்காணிகளும் இங்கு வேலை செய்தனர். படிப்பில்லாத கிராமவாசிகளை ஏமாற்றியும் அவர்களிடம் முடிந்தவரை பணம் பறித்தும் வந்த கங்காணிகளைக் கட்டுப்படுத்தவும்; ஐந்து வருஷ வேலைக்குப் பின் அவர்கள் விரும்பினுல் அவர்களைத் தம் செலவில் இந்தியாவுக்குத் திருப்பி அனுப்பிவிடவேண்டுமென்றும், அங்கேயே

தங்க விரும்புவோருக்கு சுதந்திரம் அளித்து விடவேண்டு மென்றும், இந்திய சர்க்கார் பல சட்ட திட்டங்கள் செய்தனர். இருந்தாலும் அவ்வப்போது பல குறைபாடுகள் வெளியாகி வந்தன. 1916-ல் தான் 'சிட்டுக்கூலி' முறை (Indenture system) ஒழிக்கப்பட்டது. அதன் பின், விசேஷ உதவி யின்றித் தாமாகவே (unassisted) செல்லுவோர் மட்டும் குடியேற அனுமதிக்கப்பட்டனர். 1922-ல் ஏற்பட்ட சட்டப்படி, சில குறிப்பிட்ட நாடுகளுக்கே கூலி வேலைக்கு (unskilled) ஆட்கள் செல்வது அனுமதிக்கப்பட்டது. 1939-ல், தாமாகவே செல்லும் கூலிக்காரர்களையும் கட்டுப் படுத்தி, அவசியமானபோது தடைசெய்ய சர்க்கார் அதிகாரம் பெற்றது.

ஏழைக் கூலிகளன்றி, படித்த வகுப்பினரை வெளி நாடுகளில் வேலைக்கு அழைத்துக்கொள்ளவும், இந்திய சர்க்கார் சில கட்டுதிட்டங்களை விதித்துள்ளனர்.

டொமினியன்களின் போக்கு

பிரிட்டிஷ் காலனிகளின் அபிவிருத்திக்கு ஆரம்பத்தில் நம் ஆட்கள் தேவையாயிருந்தது. ஆனால் அங்கேயே பலர் தங்கி, பல துறைகளிலும் முன்னேறி வரத் தொடங்கிய பின், அங்குள்ள வெள்ளையர் நம் குடிகளைத் துன்புறுத்தத் தொடங்கினர். முதலில் இந்தியர் வேலைக்காலம் முடிந்ததும், நிலம் வழங்கி அங்கேயே தங்கிவிட ஊக்கமளித்தனர். ஆனால் பின்பு, காலனிகளில் 'குடியேற்ற நாட்டந்தஸ்து' என்ற முறைப்படி பிரிட்டிஷ் ஆதிக்கம் குறைந்து சுயாட்சி ஏற்பட்டபின், அங்குள்ள வெள்ளையரும் ஸ்தலக்குடிகளும் இந்தியருக்குப் பிரஜா உரிமைகளை மறுத்தும், பல இடைஞ் சல்களை உண்டாக்கியும், பல தலைமுறைகளாக அங்கேயே ஊன்றிவிட்டவரை இப்போது விரட்டிவிட முயலுகின்றனர். இவ்விஷயத்தில் தற்சமயம், சிலோனும் தென்னாப்ரிக்க சர்க்காரும் கையாண்டு வரும் முறை பிற்பாடு விவரிக்கப்படும்.

டொமினியன் அந்தஸ்துப் பெறாத பிரிட்டிஷ் காலனிகளில் (கென்யா தவிர) இந்தியர்மீது விசேஷ நிர்ப்பந்தங்கள் அதிகமில்லை.

தற்சமயம் சுமார் 3 கோடி இந்தியர் வெளிநாடுகளில் வசிக்கின்றனர். சிலோன், மலேயா, பர்மா, தென்னாப்பிரிக்கா இவற்றில் தமிழர் அதிகம். பெருவாரியான கூலி வேலைக் காரர்களைத் தவிர, நாட்டுக்கோட்டைச் செட்டிமார்களும் இங்கெல்லாம் வெகுகாலமாக வியாபாரம், லேவாதேவி செய்துவந்துள்ளனர். சிலோனில் ரூ. 5 கோடி, மலேயாவில் ரூ. 20 கோடி, இந்து-சீனாவில் ரூ. 2·14 கோடி, இவர்கள் மூலதனம் போட்டிருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. பர்மாவில் சுமார் 30 லட்சம் ஏகரா நிலம் இவர்களுக்கு சொந்தம். தென்னாப்ரிக்கா, கிழக்காப்ரிக்கா இவற்றில் முதலிலிருந்தே குஜராத்தி, சிந்தி வர்த்தகர்கள் குடிபுகுந் தனர். தமிழர், தெலுங்கர், ஒரியாக்காரர்கள் முதலிய தென்னாட்டினரைத் தவிர, வங்காளிகளும் ஏராளமாகக் கூலி வேலைக்கு முதலிலிருந்து வெளியே சென்றுள்ளனர்.

தற்சமயம் பல நாடுகளிலும் உள்ள இந்தியர் நிலைமை பற்றித் தனித்தனியே சுருக்கமாக கவனிப்போம்.

சிலோன்:—1946-ல் 46.4 லட்சம் சிங்களவரும், 8·3 லட்சம் இலங்கைத் தமிழரும், 6,82,000 இந்தியத் தமிழரும், இதர இந்தியர்கள் 69,000 பேரும் இருந்தனர். சமீப காலத்தில் இங்கு சுயாட்சி ஏற்பட்டதையடுத்து, சிங்களவருக்குப் போட்டியாக இருப்பதாகக் கூறி, சர்க்கார் சம்பந்தப்பட்ட வேலைகளிலிருந்து இந்தியர்களை விலக்கியும், நம்மவர் இந்தியாவிலுள்ள தங்கள் குடும்பங்களுக்குப் பணம் அனுப்புவதற்குக் கட்டுப்பாடு விதித்தும், பிரஜா உரிமை வழங்கும் விஷயத்தில் பதிவுப் பிரஜைகள், பிறவிப் பிரஜைகள் என்ற பாகுபாடுகளை விதித்து, பதிவு மூலம் பிரஜைகளாவதற்கும் பல இடைஞ்சல்களை உண்டாக்கியும், சிலோன் சர்க்கார் இந்தியரில் பெரும் பகுதியினரை வெளியேற்ற

முயன்றுவருகிறது. இத்தடைகளுக்கெல்லாம் மீறி மொத்தம் ஒரு லட்சம் இந்தியரே பிரஜா உரிமை பெறமுடியும் என்று கூறப்படுகிறது.

மலேயா :—மலேயாவில் மொத்த ஜனத்தொகையில் 15 சத விகிதம், அதாவது சுமார் 7 லட்சம், இந்தியர் 1941-ல் இருந்தனர். இப்போது சுமார் 6·5 லட்சம் இந்திய யூனியன் பிரஜைகள் இருக்கிறார்கள். இவர்களில் பெரும் பாலோர் தோட்டத் தொழிலாளிகள். இவர்கள் தவிர வியாபாரம், முதலிய இதர துறைகளிலும் ஏராள இந்தியர் உண்டு. இவர்கள் இந்தியப் பிரஜைகளாக இருந்துகொண்டே மலேயா பிரஜைகளாகவுமிருக்க வழி செய்யப்பட்டிருப்பது விசேஷ அம்சமாகும். இந்தியரைத் திருப்பியனுப்பும் மனோபாவம் இங்கில்லை. இங்கு சுமார் 1.7 லட்சம் ஏகரா ரப்பர் தோட்டங்களும், 700 வர்த்தக கம்பெனிகளும், மொத்தம் சுமார் ரூ. 20 கோடி மதிப்புள்ள சொத்து நம் செட்டிமார்களுக்குச் சொந்தமாயுள்ளது.

பர்மா :—இன்று சுமார் 7 லட்சம் இந்தியர் இங்குள்ளனர். சென்ற யுத்தத்திற்கு முன், இந்தியர் மீது பகை அதிகமாகப் பரவி, யுத்தகாலத்தில் பலர் இன்னல்பட்டு நாடு திரும்பி வந்துவிட்டனர். ஆனால் சமீப காலத்தில் இந்திய எதிர்ப்பு உணர்ச்சி குறைந்து வருகிறது. இருந்தாலும் சர்க்கார், ரயில்வே உத்யோகங்களிலிருந்து இந்தியரை நீக்கிவிட்டனர். இது தவிர, நிலங்களை சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டு, குடியானவருக்கு வழங்கும் திட்டத்தின் கீழ், இந்தியருக்குச் சொந்தமான சுமார் 30 லட்சம் ஏகரா நெல் சாகுபடி நிலத்துக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுப்பது பற்றி இன்னும் முடிவேற்படவில்லை. சமீபத்தில் இங்கு உள்நாட்டுச் சண்டை வலுத்த பின், இத்திட்டம் ஒத்திப்போடப்பட்டுள்ளது. கலகக்காரர் பிரதேசங்களில் உள்ள சுமார் 2 லட்சம் இந்தியர்களுக்குத் தீங்கு இல்லையென்று உறுதி கூறப்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் பலர் ரங்கூனில் தஞ்சம்புகுந்து,

இந்திய சர்க்காரின் உதவியுடன் தாய்நாடு திரும்புகின்றனர். பிரஜா உரிமை சம்பந்தமாக இந்தியப் பிரஜையாகவோ, பர்மியப் பிரஜையாகவோ பதிவு செய்துகொள்வதற்கு அடுத்த டிசம்பர் 31உ வரையில் தவணை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

தென்னாப்ரிக்கா :—சுமார் 2.82 லட்சம் இந்தியர் இங்குள்ளனர். இவர்களில் பாதிப்பேர் டர்பனில் இருக்கிறார்கள். வெகு காலமாகவே இங்குள்ள வெள்ளையர் இந்தியரை நசுக்க முயன்று, மகாத்மா காந்தியின் தலைமையின் கீழ் சத்யாக்கிரகம் நடந்து, 1914-ல் ஸ்மட்ஸ்-காந்தி உடன்படிக்கை ஏற்பட்டது. அதன் பின் 1927-ல் கேப்டவுன் உடன்படிக்கையின்படி சமாசமேற்பட்டது. ஆயினும், நிறத்திமிர் பிடித்த வெள்ளையர் இந்தியர்கள் நிலம் வாங்குதல், குடியிருப்பு முதலியவற்றில் தடைகளை விதித்து, ஒதுக்கி வைத்து, பல சட்டங்கள் செய்யப்பட்டன. சமீபத்தில் மலான் சர்க்கார் ஏற்பட்ட பின், இதற்கு முன் அளிக்கப்பட்டிருந்த பிரதிநிதித்துவ உரிமையும் பறிக்கப்பட்டது. மேலும், சுதேசிக் குடிகளைக் கிளப்பிவிட்டு, இந்தியரைத் துரத்தவும் வெள்ளையர் சூழ்ச்சி செய்து, சென்ற ஜனவரியில் டர்பனில் கலகம் ஏற்பட்டது. இதன் பின் விசேஷ போனஸ் அளித்து இந்தியர் நாடுதிரும்ப தெ. ஆ. சர்க்கார் முயன்று வருகிறது. இதற்கிடையில் ஐ.நா. சபையில் இந்திய சர்க்கார் இப்பிரச்னையை எழுப்பி, இந்தியரின் உரிமைகளை வற்புறுத்தியது. இது சம்பந்தமாக வட்டமேஜை மகாநாடு கூட்டி சமாசமாகப் போகும்படி ஐ.நா. சிபார்சு செய்துள்ளது. இங்குள்ள இந்தியரில் 96 சதவிகிதம் பேர் அங்கேயே பிறந்தவர்கள். இவர்களுக்குப் பிரஜா உரிமை வழங்கி, நிறபேதத்தை ஒழித்து, சமத்துவம் அளிக்க வேண்டுமென்பதே இந்தியாவின் கோரிக்கை.

கிழக்காப்ரிக்கா :—கென்யா, யுகாந்தா, டாங்கனீகா, ஜான்ஸிபார் இவற்றில் மொத்தம் 1.84 லட்சம் இந்தியருள்

ளனர். கென்யாவில் 42 லட்சம் ஜனத்தொகையில் இந்தியர் 90,900, கோவாக்காரர் 7,000 பேர். பிரிட்டிஷ் காலனி ஆட்சி நடக்கும் இங்கு அவ்வளவாக இடைஞ்சல்கள் இல்லையாயினும், சமீபத்தில் புதிய குடியேற்றத்தடைச் சட்டம் வந்திருக்கிறது.

மோரிசு:—இங்கு மொத்த ஜனத்தொகையில் 63 சதவிகிதம், அதாவது 2.72 லட்சம், இந்தியர். இதில் பெரும்பாலோர் தோட்டத் தொழிளாளிகள். சில கரும்புத் தோட்டங்கள் இந்தியருக்கும் சொந்தமாயுள்ளன. சட்டசபையில் 35 பேரில் 11 பேர் இந்தியப் பிரதிநிதிகள். வோட்டுரிமை விஷயத்தில் பட்சபாதமில்லையாயினும், இந்தியர் பெரும்பாலோர் படிப்பில்லாததால், உத்யோகத்தில் அதிகம் பேரில்லை. சுதேசிக் குடிகளுடன் சகஜமாயிருக்கின்றனர்.

மடகாஸ்கர்:—பிரஞ்சுக் காலனியான இங்கு சுமார் 20,000 இந்தியர் உள்ளனர். இவர்களில் பெரும்பாலோர் வியாபாரிகள். சமீப காலத்தில் இந்திய வர்த்தகர்களை விரட்டிவிட வெள்ளையர் முயற்சி செய்து வருவதாகவும் சொத்துரிமைபெறத் தடைவிதிப்பதாகவும் தெரிகிறது.

டிரினிடாட்:—மத்திய அமெரிக்காவை அடுத்துள்ள பிரிட்டிஷ் காலனியான இதில் 1.96 லட்சம் இந்தியர். (மொத்த ஜனங்களில் 35 சத விகிதம்). இதையடுத்துள்ள ஜமேய்கா தீவில் 41,500 இந்தியர். இங்கு சட்ட சபையில் இந்தியருக்கு ஸ்தானமில்லை.

பிரிட்டிஷ் கயானா:—தென் அமெரிக்காவின் வட பகுதியிலுள்ள இங்கு 1.76 லட்சம் இந்தியர் உண்டு. சட்ட சபையில் 4 இந்தியரும், நிர்வாக சபையில் ஒருவரும் உண்டு. இங்குள்ள இந்தியரில் பலர் தாய்நாடு திரும்ப விரும்பி ஏற்கனவே 300 பேர் வந்துள்ளனர்.

டச்சு கயானா:—பிரிட்டிஷ் கயானாவையடுத்துள்ள டச்சு கயானாவில் (1935-ல்) சுமார் 41,000 இந்தியர் இருந்தனர்.

பிஜித்தீவு:—1947-ல் மொத்த ஜனத்தொகை 2·69 லட்சத்தில் 1·26 லட்சம் (47 சத விகிதம்) இந்தியர். இங்கு சட்டப்படி தடை எதுவுமில்லை. இதன் சட்டசபையில் 5 இந்தியரும், நிர்வாக சபையில் ஒருவருமுண்டு. இந்தியரில் பெரும்பாலோர் சாகுபடியில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவர்களுக்கு நீண்டகாலக் குத்தகையும், குடிவார பாத்தியதையும் அளிப்பதுபற்றி முயற்சி நடந்துவருகிறது.

தென்கிழக்கு ஆசியா

சயாமில் இப்போது சுமார் 30,000 இந்தியர் உள்ளனர். இந்தியருக்கு இங்கு சௌகரியக் குறைவு ஒன்றுமில்லை. இந்தோ-சீனாவில் (1931-ல்) 6,000 இந்தியர் இருந்தனர். இங்கு இந்திய வர்த்தகர்கள் தாய்நாட்டுக்குப் பணம் அனுப்புவதற்கு ஏற்கனவே இருந்த பலதடைகள் சமீபத்தில் ஓரளவு நீக்கப்பட்டன. பிரிட்டிஷ் வட போர்னியோவில் (1931-ல்) 1,300 இந்தியரிருந்தனர். பிலிப்பைன்ஸில் இப்போது சுமார் 1,300 இந்திய வர்த்தகர்கள் உள்ளனர்.

இந்தோனீஷியாவில் சுமார் 30,000 இந்தியர் 1940-ல் இருந்தனர். 1946-ல் இவர்களில் 3,500 பேர் இந்தியாவுக்குத் திருப்பியனுப்பப்பட்டனர். இப்போது சுமத்ராவில் மட்டும் 25,000 பேர் இருக்கிறார்கள்.

மத்ய கிழக்கு நாடுகள்

மத்திய கிழக்கு நாடுகளில் பாஹ்ரீன், குவாயத், மஸ்கட் முதலியவற்றில் 4,000 இந்தியரும், இரானில் 2,500, இராக்கில் 700 பேரும், எகிப்தில் 1,000 பேரும்; துருக்கி, பாலஸ்தீனம், லெபனன், ஜார்டன் முதலிய நாடுகளில் தலா சுமார் 100 பேரும் உள்ளனர். இவர்களில் பெரும்பாலோர் மண்ணெண்ணெய் கம்பெனிகளில் வேலை செய்பவரும், இன்னும் பலர் வர்த்தகர்களும் ஆவர். சூடானில் 9,500 பேர்.

ஆப்கனிஸ்தானத்தில் 200 இந்தியப் பிரஜைகளைத் தவிர, சுமார் 20,000 ஹிந்துக்களும் சீக்கியரும் ஆப்கன் பிரஜைகளாக வெகுகாலமாகவே இருந்து வருகிறார்கள்.

இவை தவிர; ஆஸ்திரேலியாவில் (1933-ல்) 4,500, நியூஜிலாந்தில் (1942-ல்) 1,200, கனடாவில் (1941-ல்) 1,500, ஹாங்காங்கில் 2,000, பிரிட்டிஷ் ஹாண்டுராஸில் (1946-ல்) 8,000, பிரிட்டனில் 6,000, கிரனடா தீவில் 5,000, ஸெயின்ட் லூஷியாவில் (1921-ல்) 2,200, ஜப்பானில் (1946-ல்) 250, போர்ச்சுகீசிய கிழக்காப்பிரிக்காவில் (1931-ல்) 5,000, பிரஞ்சு ரியூனியன் தீவில் (1933-ல்) 1,500, யு.எஸ். ஸில் (1930-ல்) 5,850, பிரேஜிலில் (1931-ல்) 2,000, பல ஐரோப்பிய நாடுகளிலும் சுமார் 1,000 பேர் இந்தியர் குடியேறியுள்ளனர்.

அயல்நாட்டு உறவு

சுதந்திர இந்தியா எந்த வல்லரசுக் கோஷ்டியிலும் சேராது என்றும், காமன்வெல்த் உறவில் கூட எவ்வித ராணுவக் கூட்டுறவு, பந்தமெதுவுமிராதென்றும், யுத்தத்தை தவிர்த்து உலகில் சமாதானத்தை நிலைநாட்ட எல்லா நாடுகளுடனும் ஒத்துழைக்குமென்றும், நம் அயல்நாட்டு மந்திரியான பண்டித நேரு பல முறை வற்புறுத்தியுள்ளார். காமன்வெல்த் நாடுகளிலும், இதர நாடுகளிலும் ஸ்தானிகாலயங்களை அமைத்துள்ளதைத் தவிர, முக்கியமாக ஆசிய நாடுகளுடனும், மத்திய கிழக்கு நாடுகளுடனும் இந்திய உறவு சமீபத்தில் வலுத்து வருகிறது.

இந்தியாவிலுள்ள அயல்நாட்டு தூதர்களில் முக்கியமானவர்கள் வருமாறு :—

ஹைகமிஷனர்கள் :—பிரிட்டன்—ஸர் ஆர்ச்பால்ட் நை; பாகிஸ்தான்—முகம்மது இஸ்மாயில்; சிலோன்—ஸர் ஏ. மகா

தேவூ; கனடா—ஜான் கீர்னி; ஆஸ்திரேலியா—ஸர் இவான் மேக்கே.

ஸ்தானுதிபதிகள் :—யு.எஸ்.—லாய் ஹெண்டர்ஸன்; ரஷ்யா—கே. வி. நாவிகாவ்; பிரான்ஸ்—எம். ராக்ஸ்; சீனு—டாக்டர் லோ-சியா லூயென்; டச்சு—ஏ. டி. லாம்பிங்; இந்தோனீஷ்யா—டாக்டர் சுதர்சனு; பர்மா—ஊ கியா கினி; சயாம்—டாக்டர் தானுட் கோமன்; நேபாளம்—சிங்கா ஷம்சீர் ஜங்; ஆப்கன்—சர்தார் நஜிபுல்லாகான்; எகிப்து—இஸ்மாயில் கமால் பேக்.

இந்திய தூதர்கள்

வெளி நாடுகளிலுள்ள இந்தியப் பிரதிநிதிகள் விவரம் வருமாறு:—

பிரிட்டன், அயர் :—வி. கே. கிருஷ்ண மேனன் (சம்பளம் ரூ. 5,500); யு. எஸ்—ஸ்ரீமதி விஜயலக்ஷ்மி (ரூ. 8,700); ரஷ்யா—எஸ். ராதாகிருஷ்ணன் (ரூ. 12,500); சீனு—கே. எம். பணிக்கர் (ரூ. 6,000); ஆப்கனிஸ்தான்—ரூப்சந்த் (5,000); இராக், ஈரான்—சையத் அலி ஜாகீர் (5,000); ஐ. நா. ஸ்தாபனம்—பி. என். ராவ்; கனடா—எஸ். கே. கிருபளானி; ஆஸ்திரேலியா—தயாசிங் பேடி; பிரான்ஸ்—எச். எஸ். மாலிக்; நேபாளம்—ஸி. பி. என். சிங்; ஸ்விட்ஸர்லாந்து—திருபாய் தேசாய்; ஸ்வீடன்—ஆர். கே. நேரு; ஜெக்கோஸ்லவேகியா—என். ராகவன்; சிலோன்—வி. வி. கிரி; பர்மா—எம். ஏ. ரஊப்; சயாம்—பகவத் தயாள்; பாகிஸ்தான்—டாக்டர் சீதாராம்; அர்ஜன்டைனு—ஜே. வேசுகர்; துருக்கி—திவான் சமன்லால்; பெல்ஜியம்—பி. எப். எச். பி. தயாப்ஜி; ஹாலந்து—எம். எஸ். மேத்தா; இதாலி—திவான் ராம்லால்; எகிப்து—ஆஸப் அலி அசுகர்; ஜெர்மனி—பிரிகேடியர் கூப்சந்த்; ஜப்பான்—டாக்டர் பி. பி. பிள்ளை.

தென்னுப்ரிக்காவிலிருந்து இந்திய தூதர் வாபஸானபின் ஹைகமிஷனர் காரியாலய ஆபீஸராக ஆர். டி. சாரி இருந்து வருகிறார்.

கான்ஸல்-ஜெனரல்கள் :—புதுச்சேரி—எம். அலி பெய்க், கோவா—அசோக என். மேத்தா; படேவியா—

எஸ். ஸி. அளகப்பன்; பிலிப்பைன்ஸ்—ஜே. எம். ஸ்ரீநகேஷ்.

காலனிகளில் கமிஷனர்கள் :—மோரிசு—தரம் யஷ் தேவ்; கிழக்காப்ரிக்கா—அப்பாசாஹிப் பந்த்; மேற்கு இந்தியத்தீவுகள்—சத்தியசரன்; மலேயா—ஜே. ஏ. திவி.

மேலேகண்ட ஸ்தானிகாலயங்களைத்தவிர, புதிதாக பல நாடுகளுடன் ஸ்தானிக உறவு ஏற்பாடாகிவருகிறது. அயல் நாட்டு ஸ்தானிகாலயங்களில், சென்ற வருஷத்தில் செலவு விவரம் வருமாறு: லண்டன்—ரூ. 45·4 லட்சம்; வாஷிங்டன் ரூ. 22·87 லட்சம்; மாஸ்கோ ரூ. 8·4 லட்சம்; சீனு ரூ. 6·8 லட்சம்; எகிப்து ரூ. 7·2 லட்சம்; ஈரான் ரூ. 6.5 லட்சம்.

மேலே கண்ட ஸ்தானிகர்கள் ராஜீய உறவுக்காக இருப்பதைத்தவிர, வர்த்தக விஷயங்களைக் கவனித்துக்கொள்ள பல கான்ஸல்களும், வர்த்தகக் கமிஷனர்களும் நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றனர்.

யார், யார்?

அசோக மேத்தா :—பிறப்பு 1911, பம்பாய் வில்ஸன் கல்லூரி பி.ஏ., 1930-முதல் அரசியல். 1934-ல் சோஷலிஸ்டு கட்சி ஸ்தாபகரில் ஒருவர்.

அப்துல்லா, ஷேக் முகம்மது:—பி. 1905, அலிகார் எம். எஸ்ஸி. முதலில் ஸ்கூல் ஆசிரியர். 1930-ல் காஷ்மீர் முஸ்லிம் மகாநாடு ஆரம்பித்து, 1938-ல் தேசிய மகாநாடாக மாற்றி, இயக்கங்கள் நடத்தி, சிறை புகுந்தவர். 1947-ல் அ. இ. சமஸ்தான பிரஜைகள் மகாநாட்டுத் தலைவர். பாகிஸ்தான் படையெடுப்புக்குப்பின் விடுதலையாகி, காஷ்மீர் பிரதமரானார். அ.ஸி. சபைமெம்பர்.

அம்பேத்கர், பீமராவ் ராம்ஜி :—பி. 1893. பரோடா மகாராஜா உதவியினால் கொலம்பியா (யு.எஸ்.) கலாசாலையில் படிப்பு. 1923 முதல் பாரிஸ்டர். தாழ்த்தப் பட்ட வகுப்பினர் சங்க ஸ்தாபகர். 1942-46-ல் வைசிராய் கவுன்சில் மெம்பர். இப்போது இந்திய சட்ட மந்திரி. புது அரசியல் சட்ட நகல் கமிட்டித் தலைவர்.

அமிருதகௌரி, ராஜகுமாரி :—பி. 1887. கபூர்த்தாலா ராஜ வமிசம். இங்கிலாந்தில் படிப்பு. டென்னிஸ் ஆட்டத்தில் பரிசு பெற்றவர். அ. இ. மாதர் சங்க ஸ்தாபகரில் ஒருவர். 15 ஆண்டு காந்திஜியின் காரியதரிசி. 1947 முதல் இந்திய சுகாதார மந்திரி.

அளகப்ப செட்டியார், ஆர். எம்.:—பி. 1909. பிரெஸிடென்ஸி காலேஜ் பி.ஏ.; லண்டன் பாரிஸ்டர். பல கம்பெனிகளில் டைரக்டர். தொழில் கல்விக்காக அண்ணாமலை, சென்னை சர்வகலாசாலைகளுக்குத் தலா ரூ. 5 லட்சம் கொடுத்து, காரைக்குடியில் ஒரு கல்லூரி ஆரம்பித்தது தவிர, மின்ரசாயன ஆராய்ச்சிசாலைக்கு ரூ. 5 லட்சம் வழங்கினார். விலாசம்: 67, லார்டர்ஸ் கேட் ரோடு, வேப்பேரி, சென்னை.

அவினாசிலிங்கம் செட்டியார், டி.எஸ். :—பி. 1903. பச்சையப்பன் கல்லூரி பி.ஏ., சென்னை பி.எல். 1926-ல் அட்வகேட்.

1930 முதல் பலமுறை சிறை. 1935-45 டில்லி எம்.எல்.ஏ. 1946-48 சென்னை கல்விமந்திரி. பெரியநாயக்கன்பாளையத்தில் ஸ்ரீ ராமகிருஷ்ண வித்யாலயத்தின் ஸ்தாபகர். விலாசம்: ராம கிருஷ்ண வித்யாலய நகர் போஸ்டு, கோவை ஜில்லா.

ஆஜாத், அபுல் கலாம்:—1889-ல் மெக்காவில் பிறப்பு. கெய்ரோவில் படிப்பு, 1898-ல் இவர் தகப்பனுர் கல்கத்தாவுக்குத் திரும்பினுர். 1912-ல் அல் ஹிலால் (உர்து பத்திரிகை) நடத்தி 1914-ல் சிறைப்பட்டு 1920-ல் விடுதலை. அது முதல் காந்தி பக்தர், பல முறை சிறை. மும்முறை காங்கிரஸ் தலைவர். இப்போது இந்தியக் கல்வி மந்திரி. இவரது குரான் விளக்கம் முஸ்லிம் உலகில் தனி மதிப்பு பெற்றது.

எதிராஜ், வி. எல்:—பி. 1890. பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ., லண்டன் பாரிஸ்டர். 1937 முதல் பப்ளிக் பிராஸிகியூடர். ரூ. 10 லட்சம் வழங்கி சென்னை எதிராஜ் மாதர் கல்லூரி ஸ்தாபித்தார். விலாசம்: நெம்பர் 1, கமாண்டர்இன்சீப் ரோடு, எழும்பூர்.

கரியப்பா, கே. எம்.:—பி. 1900. குடகு நாட்டைச் சேர்ந்த இவர் சென்னை பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரியில் படித்து, 1919 முதல் ராணுவத்தில் பல பதவிகள் வகித்து, 1947-ல் மேஜர்-ஜெனரலாகி, பிறகு லெப்ட்டினென்ட்-ஜெனரலாகி, இவ்வருஷம் இந்திய ராணுவ பிரதம சேனுதிபதியானுர்.

காமராஜ நாடார், கே.:—வயது 46. 1923 முதல் காங்கிரஸ், பல முறை சிறை. 1931-ல் த.நா.கா. காரியக்கமிட்டி மெம்பர், 1935-ல் காரியதரிசி. 1940 முதல் தமிழ்நாடு காங்கிரஸ் தலைவர். 1949-ல் அகில இந்திய காங்கிரஸ் காரியக்கமிட்டி மெம்பர். 1936 தேர்தலிலும், 1946 தேர்தலிலும் எம். எல். ஏ. இப்போது அ.நி. சபை மெம்பர். தமிழ்நாடு தேசிய தொழிற்சங்கத்துக்கும் தலைவர். விலாசம்: 8, நரசிங்கபுரம் தெரு, மவுண்டு ரோடு, சென்னை.

கித்வாய், ரபி அகமது:—பி. 1894. ஐ.மா. வில் ஜமீந்தார். அலிகாரில் படிப்பு. 1921 முதல் காங்கிரஸ். பலதடவை சிறை. 1937-39, 1946-ல் ஐ.மா. மந்திரி. இப்போது இந்திய தபால், தந்தி மந்திரி.

கிரி, வி. வி:—பி. 1894. அயர்லாந்தில் படித்து, பாரிஸ்டர் பட்டம் பெற்று, பல வருஷங்கள் தொழிற்சங்க வேலை, ரயில் தொழிலாளர் சங்கத்தின் காரியதரிசி, தலைவர், இருமுறை அ. இ. தொழிற்சங்க காங்கிரஸ் தலைவர், பல வருஷம் மத்ய எம்.எல்.ஏ., 1936-39-ல் சென்னை தொழிலாளர் மந்திரி. 1946-ல் மறுபடியும் மந்திரியாயிருந்து, பிறகு 1947 முதல் சிலோனில் இந்திய தூதர்.

கிருஷ்ணஸ்வாமி அய்யர், அல்லாடி:—பி. 1883. கிறிஸ்தவக் கல்லூரி பி.ஏ. சென்னை பி.எல். 1929-44 அட்வகேட்-ஜெனரல். அ.நி. சபையில் நகல் கமிட்டியில் முக்கியஸ்தர். விலாசம்: லஸ் சர்ச் ரோடு, மைலாப்பூர்.

கிருஷ்ணமாச்சாரி, டி. டி.:—பி. 1899. கிறிஸ்தவ கல்லூரி பி.ஏ. 1921 முதல் வர்த்தகம். 1937-ல் சென்னை எம்.எல்.ஏ. 1942-ல் மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1946-ல் அ.நி. சபை. நகல் கமிட்டி மெம்பர். விலாசம்: 2, கதீட்ரல் ரோடு, சென்னை.

கிருஷ்ணமூர்த்தி, ரா. (கல்கி):—திருச்சி தேசியக் கல்லூரியில் படிப்பு. 1921 சத்யாக்கிரக இயக்கத்தில் படிப்பைவிட்டுப் பல வருஷகாலம் திருச்செங்கோடு ஆசிரமத்திலிருந்து, "ஆனந்த விகட"னில் கதைகளெழுதியும், பின்பு ஆசிரியராகவுமிருந்து, 1941-ல் "கல்கி"யை ஆரம்பித்தார்.

கிருஷ்ணன், கே. எஸ்.:—பி. 1898. சென்னை கிறிஸ்தவ கல்லூரியிலும், கல்கத்தா விஞ்ஞானக் கல்லூரியிலும் படிப்பு. 1923-28-ல் டாக்கா சர்வகலாசாலையிலும், 1942-1947-ல் அலகாபாத் சர்வகலாசாலையிலும் புரொபசராகவிருந்தது தவிர, பல வருஷங்களாக ஸர் ஸி. வி. ராமனுடன் விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியில் ஒத்துழைத்து, 1947-ல் டில்லியில் அமைக்கப்பட்ட தேசிய பௌதிக ஆராய்ச்சி சாலையின் டைரக்டரானார். இந்திய அணு சக்தி போர்டு மெம்பர்.

குமரப்பா, ஜே. ஸி.:—பி. 1892. கொலம்பியா எம். ஏ. யும், லண்டனில் வர்த்தக சாஸ்திரப் படிப்பும். லண்டனிலும், பம்பாயிலும் ஆடிடர். 1930 முதல் காந்தி சிஷ்யர். அ.இ. கிராம, குடிசைத் தொழில் சங்க ஸ்தாபனத் தலைவர். காந்தீயப் பொருளாதார நிபுணர். விலாசம்: மகன்வாடி, வர்தா (ம.மா.).

குமாரஸ்வாமி ராஜா, பி. எஸ். :—வயது 51. 1917 முதல் அரசியலில் கலந்து, 1931 முதல் அ.இ.கா.க. 1936 முதல் த.நா.கா. காரியக்கமிட்டி மெம்பர். 1934-ல் மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1937, 1946-ல் சென்னை எம்.எல்.ஏ. கூட்டுறவு இயக்கத்தில் பல வருஷ அனுபவம். 1946ல் பிரகாசம் மந்திரி சபையில் சேர்ந்து, பிறகு விட்டு, இவ்வருஷம் பிரதமரானார்.

கோதாரி, வி.எம். :—பி. 1889. பம்பாயில் படித்து பி.ஏ. எல்எல்.பி.பட்டம். பிற்பாடு சென்னையில் வர்த்தகம். பல தேயிலைத் தோட்டக் கம்பெனிகளின் சேர்மன், மானேஜிங் ஏஜென்ட். வேறு பல கம்பெனிகளில் டைரக்டர். தோட்ட முதலாளிகள் தொகுதி எம்.எல்.ஏ. 1948 முதல் சென்னை நகர ஷெரீப். பல கம்பெனிகளின் முதலீடு, பங்கு விலைகள் பற்றி "Investors' Encyclopaedia" என்ற புத்தகம் வெளியிட்டு வருகிறார்.

கோபாலஸ்வாமி அய்யங்கார், என். :—பி. 1882. பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ. சென்னை பி.எல். 1904-ல் பச்சையப்பன் கல்லூரி புரொபசர். 1905-ல் சென்னை ஸிவில் சர்வீஸில் சேர்ந்து கலெக்டராகி, ரெவின்யூ போர்டுவரை பல பதவிகள். 1927-ல் மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1937-43-ல் காஷ்மீர் திவான். 1946-ல் அ.நி. சபை. இப்போது ரயில்வே மந்திரி. விலாசம்: 6, ஹேஸ்டிங்ஸ் ரோடு, புது டில்லி.

கோபால ரெட்டி, பி. :—பி. 1907. விசுவபாரதியில் படிப்பு. 1931 முதல் காங்கிரஸில் சேர்ந்து பல முறை சிறை. 1937-39-ல் ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரி. 1947-லிருந்து நிதிமந்திரி. விலாசம்: விஜயவிஹார், அடையாறு, சென்னை.

கோயங்கா, ராம்நாத் :—வயது 49. பலவருஷம் வர்த்தகம். 1934 முதல் "இந்தியன் எக்ஸ்பிரெஸ்", "தினமணி" பத்திரிகைகளின் சொந்தக்காரர். பிற்பாடு ஏற்பட்ட "ஆந்திரப் பிரபா"வும், பம்பாயிலுள்ள "நேஷனல் ஸ்டாண்டர்டும்" இவரதே. இந்திய பிரெஸ் டிரஸ்டு டைரக்டர், லண்டனிலுள்ள ராய்டர் போர்டில் மாற்று இந்திய டிரஸ்டி. அ.நி. சபை மெம்பர்.

சங்கரலிங்கய்யர், எஸ். என். என்.:—பி. 1901. ஆரம்பத்தில் கும்பகோணம், சென்னை, கொழும்பு, முதலிய இடங்களில் லேவா தேவி நடத்தி, 1932-ல் இண்டோ-கமர்ஷியல் பாங்கியை ஆரம் பித்து, அதன் மானேஜிங் டைரக்டராக இருந்து நிர்வகித்து வரு கிறார்.

சஞ்சீவ ரெட்டி, என்.:—பி. 1913. அனந்தபூர் கல்லூரியில் படிப்பை விட்டு 1933-ல் காங்கிரஸ் இயக்கத்தில் சேர்ந்து, பல தடவை சிறை சென்றார். 1938 முதல் ஆந்திர காங்கிரஸ் கமிட்டி கூட்டுக் காரியதரிசி. 1946-ல் எம்.எல்.ஏ., அ.ஙி. சபை மெம்பர். 1949 ஏப்ரலில் மதுவிலக்கு, குடியிருப்பு இலாகா மந்திரி.

சந்தானம், க.:—பி. 1895. பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரி எம்.ஏ. சென்னை பி.எல். 1920 முதல் பலதடவை சிறை. 1923-ல் நாபா சமஸ்தானத்தில் நேருவுடன் கைவிலங்கிடப்பட்டு ஒரு நாள் லாக்கப்பிலிருந்தார். 1923-30-ல் திருப்பூர் கதர் போர்டு காரிய தரிசி, திருச்செங்கோடு ஆசிரம நிர்வாகி. 1932-38-ல் "இந்தியன் எக்ஸ்பிரெஸ்' ஆசிரியர். 1937-42-ல் மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1943-48 'ஹிந்துஸ்தான் டைம்ஸ்' கூட்டு ஆசிரியர். 1946-ல் அ.ஙி. சபை. 1948 அக்டோபரிலிருந்து ரயில்வே ராஜாங்க மந்திரி.

சந்திரமௌளி, கே.:—1924-ல் அபர்டீன் சர்வகலாசாலையில் (பிரிட்டன்) பட்டம் பெற்றார். 1926 முதல் காங்கிரஸில் சேர்ந்து பல முறை சிறை. 1937, 1946-ல் எம்.எல்.ஏ. 1947 முதல் ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரி.

சாவர்க்கர், விநாயக தாமோதர:—பி. 1883. பூனா, லண்டனில் படிப்பு. பாரிஸ்டர். 1910 முதல் 14 வருஷம் தீவாந்திர சிட்சையும், பிற்பாடு காவலிலும் வைக்கப்பட்டு, காங்கிரஸ் மந்திரி சபை வந்தபின் 1937-ல் விடுதலையாகி, அதுமுதல் 1943 வரை ஹிந்து மகாசபைத் தலைவர். காந்திஜி கொலை வழக்கில் குற்றம் சாட்டப்பட்டு நிரபராதியென விடுதலையானார்.

சிவராமன், ஏ. என்.:—பி. 1904. திருநெல்வேலி கலாசாலையில் படித்து, 1920 சத்யாக்கிரகத்தில் படிப்பை விட்டார். 1929-ல்

'தமிழ்நாடு', 1932-34 'காந்தி', 1934 முதல் 'தினமணி' 1941-43-ல் 'இந்தியன் எக்ஸ்பிரெஸ்', 1943 முதல் 'தினமணி, ஆசிரியர். 1945-47-ல் ஐ.நா. கூட்டத்துக்கு விசேஷ நிருபராகச் சென்றார்.

சிவஷண்முகம் பிள்ளை, ஜே.:—பிரெஸிடென்ஸி, லயோலா கல்லூரிகளில் படித்து எம். ஏ. பட்டம். தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பினர் சார்பில் பல சர்க்கார் கமிஷன்கள்முன் சாட்சியமளித்தார். 1930 முதல் சென்னை நகரசபை மெம்பர், 1938-ல் மேயர், 1937, 1946-ல் எம்.எல்.ஏ. இப்போது சென்னை அசெம்பிளியின் சபாநாயகர்.

சீதாராம ரெட்டி, எச்.:—பி. 1901. பச்சையப்பன் கல்லூரி பி.ஏ.யும், பி.எல். பட்டமும் பெற்று, பெல்லாரி ஜில்லா போர்டு, சென்னை, ஆந்திர செனேட்டுகள், மத்திய பருத்திக் கமிட்டி, விவசாய ஆராய்ச்சி கவுன்சில் முதலியவற்றில் மெம்பராயிருந்து, சமீபத்தில் மத்ய விஞ்ஞான, தொழில் ஆராய்ச்சி கவுன்சிலின் நிர்வாக போர்டு மெம்பரானார். கடப்பை மின்சார சப்ளை, பிருதிவி இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளின் டைரக்டர். 1946-ல் எம்.எல்.ஏ. 1947-ல் தொழில் மந்திரி, இப்போது லேபர் மந்திரி. விலாசம்: 36, எல்டாம்ஸ் ரோடு, தேனாம்பேட்டை, சென்னை.

சீனிவாஸன், கஸ்தூரி:—பி. 1887. பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ. சொந்தப் பத்திரிகையான 'ஹிந்து'வில் மானேஜராக சேர்ந்து, 1934-ல் நிர்வாக ஆசிரியரானார். 1940-44-ல் அ.இ. பத்திரிகாசிரியர் மகாநாட்டுத் தலைவர். 1948-முதல் இந்திய பிரெஸ் டிரஸ்டு சேர்மன். விலாசம்: மௌபிரீஸ் ரோடு, தேனாம் பேட்டை போஸ்டு, சென்னை.

சீனிவாஸன், ஸி. ஆர்:—பி. 1889. பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ. 1915-ல் 'சுதேசமித்திரன்' மானேஜராகவும், உதவி ஆசிரியராகவும் சேர்ந்து, 1928-ல் ஆசிரியரும், 1934 முதல் நிர்வாக டைரக்டருமானார். ரிசர்வ் பாங்கியின் சென்னை போர்டில் ஆரம்ப முதல் மெம்பர், பல கம்பெனிகளில் இப்போதும் டைரக்டர். அ.இ. பத்திரிகாசிரியர் மகாநாட்டின் தலைவர்—1949. இந்திய பிரெஸ் டிரஸ்டின் டைரக்டர், ராய்ட்டர் போர்டின் (லண்டன்) இந்திய டிரஸ்டி.

சீனிவாஸன், குப்புசாமி ('ஸ்டாலின்'):—பி. 1899. பல வருஷம் 'ஸ்வராஜ்யா'விலிருந்து, பிறகு ப்ரீ பிரெஸ் செய்தி ஸ்தாபனத்தில் லண்டன் நிருபராகி, 1930-ல் பம்பாய் 'பிரீ பிரெஸ் ஜர்னலை' ஆரம்பித்து, 1922-ல் சிறை சென்று, 1934-ல் 'மணிக்கொடி' வாரப்பதிப்பை சென்னையில் நடத்தி, 1939—44-ல் 'பிரீ பிரெஸ் ஜர்னல்', 1946-47-ல் 'நேஷனல் ஸ்டாண்டர்டு' ஆசிரியராயிருந்து, 1947-ல் 'இந்தியன் பார்லிமெண்டு' என்ற மாத வெளியீட்டை ஆரம்பித்தார். அ.இ. பத்திரிகாசிரியர் மகாநாட்டின் காரியதரிசி.

சுப்பராயன், ப.:—பி. 1889. பிரெஸிடென்ஸி, கிருஸ்தவ கல்லூரிகளிலும், ஆக்ஸ்போர்டிலும், டப்ளினிலும் படித்து எம்.ஏ., எல்எல்.டி. பட்டம். குமாரமங்கலம் ஜமீன்தாரான இவர் 1920 முதல் சென்னை கவுன்சில் மெம்பர். 1920-ல் அ.இ.கா.க. மெம்பர். 1926-30-ல் சென்னை பிரதம மந்திரி. 1937, 1946-ல் எம்.எல்.ஏ. 1937-39, 1947-48-ல் சென்னை சட்டமந்திரி. விலாசம்: திருச்செங்கோடு, சேலம் ஜில்லா.

சுப்பராவ், காஸா:—பி. 1896. முதலில் ஸ்கூல் ஆசிரியராயிருந்து, வேலையை விட்டு ஒத்துழையாமை இயக்கத்தில் சேர்ந்து, பலமுறை சிறை. 'ஸ்வராஜ்யாவில்' உதவி ஆசிரியராகவும் ஆசிரியராகவும் பலவருஷம், 1936-ல் 'இந்தியன் எக்ஸ்ப்ரெஸ்' ஆசிரியராகி, சிறிதுகாலம் 'பிரீ பிரெஸ்' ஆசிரியராயிருந்து, பிற்பாடு 'எக்ஸ்ப்ரெஸ்' ஆசிரியராகி, 1946-ல் 'ஸ்வதந்தரா' என்ற ஆங்கில வாரப்பதிப்பையும், 1948-ல் தெலுங்கு 'ஸ்வதந்திரா' வையும் ஆரம்பித்து நடத்திவருகிறார்.

சேஷசாயி, வி:—பி. 1890. திருச்சி ஸெயின்ட் ஜோஸப் கல்லூரியிலும், லண்டனிலும் படிப்பு. மின்சார எஞ்சினியர் வேலை தொடங்கி, தமிழ்நாட்டில் பல நகரங்களில் மின்சார உற்பத்திச் சாலைகளை ஆரம்பித்து நடத்தி, இப்போது மேட்டூர் கெமிகல் கம்பெனியின் மானேஜிங் டைரக்டராகவும் இருக்கிறார்.

சொக்கலிங்கம், டி. எஸ்.:—பி. 1899. ஆமதாபாத் சத்யாக்ரஹ ஆசிரமத்தில் 1917-ல் வாசம், அது முதல் பலமுறை சிறைவாசம். கொஞ்சகாலம் 'தமிழ் நாடு' பத்திரிகையிலிருந்து, 1931-32-ல்

'காந்தி' வாரப்பதிப்பையும், பிற்பாடு தினசரியாகவும் நடத்தி, 1934-40-ல் 'தினமணி' ஆசிரியராயிருந்து, 1944-ல் 'தினசரி' ஆரம்பித்தார். 1937-ல் எம்.எல்.ஏ.

டாடா, ஜே. ஆர். டி.:—பி. 1904. தகப்பனாரின் டாடா ஸன்ஸ் கம்பெனியில் 1922-ல் சேர்ந்து, 1938-ல் அதன் சேர்மனாகி, இப்போது பல டாடா கம்பெனிகளில் சேர்மனும், டைரக்டருமாவார். இந்தியக் கோடீசுவரர்களில் ஒருவர். 1929-ல் விமானி லைசென்ஸ் பெற்ற முதல் இந்தியர். 1932-ல் விமான சர்விஸ் ஆரம்பித்தார்.

டால்மியா, சேத் ராமகிருஷ்ண:—பி. 1893. 12-வது வயதில் ரூ. 10 சம்பளத்தில் தன் தாய்மாமனிடம் வேலைக்கமர்ந்து, பிறகு ஆசிரியர் எவருமின்றித் தானாகவே படித்து ஹிந்தி, குஜராத்தி, வங்காளி, ஆங்கில பாஷைகளைப் பயின்று, வர்த்தகத்தில் பெரு வெற்றி பெற்றார். பாங்கிகள், இன்ஷ்யூரன்ஸ், சிமிண்ட், கரும்பாலை, பஞ்சாலை, சணல், கம்பளி மில்கள், பேப்பர் மில், விமான சர்வீஸ், நிலக்கரி சுரங்கம், பல பத்திரிகைகள் முதலியவற்றை நிர்வகிக்கும் டால்மியா-ஜெயின் கம்பெனி கோஷ்டியை ஸ்தாபித்து, சேர்மனாக நிர்வகித்து வருகிறார். ஹிந்து மதப்பற்று அதிகம். பல தானதருமங்கள் செய்துவருகிறார்.

நியோகி, கே. ஸி.:—பி. 1888. கல்கத்தா, டாக்கா கல்லூரி படிப்பு. கொஞ்சகாலம் லிபரல் பெடரேஷன் கவுன்சில் மெம்பர். 1921-34-லும், 1942 முதலும் மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1930-31-ல் வட்டமேஜை மகாநாட்டிற்கு சமஸ்தான கோஷ்டியின் அட்வைசர். 1935-40-ல் மயூர்பஞ்ச் திவான். மத்ய தொழில்திட்ட ஆலோசனை, ரயில்வே விசாரணை கமிட்டிகளின் தலைவர். இப்போது இந்திய வர்த்தக மந்திரி.

நேரு, ஜவஹர்லால்:—பி. 1889 (நவ. 14). இங்கிலாந்தில் ஹாரோ ஸ்கூல், கேம்பிரிட்ஜ் யுனிவர்சிடியில் படித்து, பாரிஸ்டருமானார். 1912-ல் அலகாபாத் அட்வகேட். 1918 முதல் அ.இ.கா.க. மெம்பர். 1921-லிருந்து பல முறை சிறை. 1923-ல் காங்கிரஸ் காரியதரிசி. 1929, 30, 36-ல் காங்கிரஸ் தலைவர். 1946-ல் இடைக்கால மந்திரிசபை, 1947 முதல் சுதந்திர இந்திய

சர்க்காரின் பிரதம மந்திரியும், வெளிநாட்டு மந்திரியும். 1947-ல் ஆசிய மகாநாடு கூட்டினர். 1948-ல் பாரிஸ் ஐ.நா.சபையில் விசேஷ அழைப்பின் பேரில் பிரசங்கம் செய்தார். இவர் ஆங்கிலத்திலெழுதிய சுயசரிதை, உலக சரித்திரம் முதலியவை உலகப்பிரசித்தம்.

பக்தவத்ஸலம், எம்:—பி. 1897. பி.ஏ.பி.எல். 1922 முதல் காங்கிரஸ். 1927-ல் இன்ஷ்யூரன்ஸ் ஆர்கனைசர். 1932-ல் த.நா.கா.க.காரியதரிசி. 1937-39-ல் பார்லிமெண்டரி காரியதரிசி. 1932 முதல் பல முறை சிறை. 1946 முதல் மராமத்து, விளம்பர மந்திரி.

பஞ்சாபகேச அய்யர், ஏ. எஸ்.:—பி. 1899. திருவனந்தபுரம் கலாசாலை பி. ஏ., சென்னை பி. எஸ்., இங்கிலாந்தில் படித்து பாரிஸ்டராகி, 1921-ல் ஐ.ஸி.எஸ். பரீட்சையில் தேறி, பல வருஷங்கள் ஜில்லா கலெக்டராகவும், பின்பு ஜட்ஜாகவும் வேலை. இப்போது ஹைகோர்ட் ஜட்ஜி. ஆங்கிலத்தில் பல புத்தகங்கள் எழுதியிருக்கிறார்.

பட்டாபி சீதாராமையா, பி.:—பி. 1880. வைத்திய மாணவராயிருக்கையிலேயே 1898-ல் காங்கிரசில் சேர்ந்து, பிறகு வைத்தியத் தொழில் நடத்தி, 1916-ல் அதைவிட்டு, அது முதல் அ.இ.கா.க. மெம்பராகி, 1929 முதல், இடையிடையே விட்டு விட்டு, காரியக்கமிட்டி மெம்பராயிருந்து, 1948-ல் தலைவரானார். சமஸ்தானப் பிரஜைகள் மகாநாட்டின் தலைவராகப் பல வருஷங்கள். 1919-30-ல் 'ஜன்மபூமி' என்ற ஆங்கில வாரப்பதிப்பு நடத்தி, 1935-ல் காங்கிரஸ் சரித்திரம் வெளியிட்டார். கூட்டுறவு இயக்கத்தில் 1926-30-ல் உழைத்தது தவிர, ஆந்திரா பாங்கி, இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனி முதலிய பல கம்பெனிகளை ஸ்தாபித்திருக்கிறார். 1946 முதல் அ.ஸி. சபை மெம்பர்.

படேல், வல்லபாய்:—பி. 1875 (அக். 31). ஹைஸ்கூலில் படித்தபின் வக்கீலாகிப் பிறகு இங்கிலாந்து சென்று பாரிஸ்டர் பட்டம் பெற்று, ஆமதாபாத்தில் தொழில் நடத்தினர். 1916-ல் காந்திஜியுடன் சேர்ந்து, 1928-ல் பர்டோலி சத்யாக்ரகம் நடத்தியதை மெச்சி 'சர்தார்' என்று மகாத்மாவினல் பட்டமளிக்கப்பட்டார்.

1931-ல் காங்கிரஸ் தலைவர். 1935-39-ல் பார்லிமெண்டரி சப் கமிட்டித் தலைவராக, மாகாண மந்திரி சபைகளின் அலுவல்களை மேற்பார்வையிட்டார். 1946-ல் இடைக்கால சர்க்காரில் உள்நாட்டு மந்திரி. 1947 முதல் தேசிய சர்க்காரில் உள்நாட்டிலாகா, சமஸ்தானங்கள், பிரசார இலாகா மந்திரியும், டெபுடி பிரதம மந்திரியுமானார். சமஸ்தானங்களை இந்தியாவில் இணைத்தது இவரது பிரதான சேவையாகும்.

பந்த், கோவிந்த வல்லப:—பி. 1887. அலகாபாத்தில் படித்து பி.ஏ. எல்எல். பி. பட்டம். 1909 முதல் நைனிடாலில் அட்வகேட். 1916 முதல் அ.இ.கா.க., 1923-30-ல் ஐ.மா. கவுன்சில் மெம்பர். 1934-ல் காங்கிரஸ் பார்லிமெண்டரி போர்டின் காரியதரிசி, மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1937-39-ல் ஐ.மா. பிரதமர். 1945-ல் சிம்லா மகாநாட்டின்போது ஜின்னாவுடன் சமரசப் பேச்சு. 1946-ல் மறுபடியும் ஐ.மா. பிரதமர். அ.கி. சபை மெம்பர்.

பரமேச்வரன், பி.:—வயது 35. பி.ஏ. பட்டம் பெற்றவர். பல வருஷங்களாக ஹரிஜன முன்னேற்ற இயக்கத்தில் ஈடுபட்டு, இப்போது அ.இ. தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பினர் லீகின் உப-தலைவர். 1946-ல் எம்.எல்.ஏ. இவ்வருஷம் பிர்கா அபிவிருத்தி, ஹரிஜன முன்னேற்றம், குடிசைத் தொழில் மந்திரியானார்.

பவநகர் மகாராஜா, கிருஷ்ண குமார்ஸின்ஜி:—பி. 1912. ராஜகோட் ராஜகுமார் கல்லூரியிலும், இங்கிலாந்தில் ஹாரோ ஸ்கூலிலும் படிப்பு. 1919-ல் சமஸ்தானாதிபதியாகி, படிப்பு முடிந்து 1928-ல் நாடுதிரும்பி, 1931-ல் கோண்டால் மகாராஜாவின் புதல்வி விஜயாபாய் சாஹிபாவை மணந்தார். சௌராஷ்டிர யூனியன் ஏற்பட்டபின் அதன் உப ராஜப்பிரமுகராகி, 1948-ல் சென்னை கவர்னராக நியமிக்கப்பட்டார்.

பல்தேவ் சிங்:—1942-46-ல் பஞ்சாப் மந்திரி. 1946-ல் இடைக்கால இந்திய சர்க்கார், 1947 முதல் தேசிய சர்க்கார் இவற்றில் பாதுகாப்பு மந்திரி.

பாட்டில், எஸ். கே.:—பி. 1900. பம்பாய் ஸேவியர் கல்லூரியில் படித்து, 1920-24-ல் தேசிய ஸ்கூல்கள் நடத்தி, பின்பு

லண்டனில் பத்திரிகைவேலைகல்வி பயின்று, 1927-30 ல் 'பம்பாய் கிரானிகிளி'ல் வேலைபார்த்தார். 1929-46-ல் பம்பாய் காங்கிரஸ் காரியதரிசி, 1946 முதல் தலைவர். 1948-ல் அ.இ. காங்கிரஸ் காரியக்கமிட்டி மெம்பர். 1934 முதல் பம்பாய் நகரசபை மெம்பர், இப்போது மேயர்.

பார்த்தசாரதி, எஸ்:—பி. 1909. பிரெசிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ. சென்னை பி.எல். பலவருஷ வக்கீல் தொழிலுக்குப்பின், பாங்கி, இன்ஷ்யூரன்ஸ் துறைகளில் பிரவேசம். பிருத்வி இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனி தலைவர். 1937-ல் ஐரோப்பிய சுற்றுப் பிரயாணம். விலாசம். 30, லஸ் சர்ச் ரோடு, மயிலாப்பூர்.

பிர்லா, ஜி. டி.:—பி. 1894. பிர்லா பிரதர்ஸ் கம்பெனியின் மானேஜிங் டைரக்டர். 1930-ல் ஒட்டாவா திட்டத்தை எதிர்த்து மத்ய எம்.எல்.ஏ. பதவியைத் துறந்தார். வர்த்தகத்துறையில் பிரபலஸ்தர். 1936-37-ல் இந்திய-பிரிட்டிஷ் வர்த்தக சம்பாஷணைகளில் சர்க்காருக்கு அட்வைசர். வெகுகாலமாக காந்திஜியுடனும், காங்கிரசுடனும் தொடர்புண்டு.

பிரகாசம், டி:—பி. 1869. பாரிஸ்டர். 30 வருஷங்களுக்கு முன் தொழிலை விட்டு காங்கிரசில் சேவை, பலதடவை சிறை. 1926-30-ல் மத்திய அசெம்பிளி. 1935, 1942-45 ஆந்திர மாகாண காங்கிரஸ் தலைவர். 1937-39 சென்னை ரெவின்யூ மந்திரி. 1938-ல் ஜமீன் விசாரணைக்கமிட்டி தலைவர். 1946-47 சென்னைப் பிரதமர். அ.நி.சபை மெம்பர்.

பெருமாள்சாமி ரெட்டியார், வி:—பி. 1890. சென்னை பச்சையப்பன் கல்லூரி படிப்பு, போரூர் தாலுகாபோர்டு, வடார்க்காடு ஜில்லா போர்டு தலைவராக பல வருஷசேவை. 1937-ல் எம்.எல்.ஸி. இருமுறை சிறைவாசம். 1949-ல் கைத்தொழில் மந்திரியாக நியமனம்.

பொக்கே கௌடர், கே:—பி. 1914. லயோலா கல்லூரி பி.ஏ. (1935). சில வருஷம் (1940 வரை) சர்க்கார் வேலை பார்த்தபின், கூட்டுறவு சங்கங்களை நடத்தி, 1946-ல் எம்.எல்.ஏ. ஆனார். நீலகிரி கௌடர் பாங்கியும், பல கம்பெனிகளும் ஆரம்பித்து நடத்திவருகிறார் விலாசம்: பிக்கட்டி கிராமம், கீழ்குண்டா போஸ்டு, நீலகிரி ஜில்லா.

மத்தாய், ஜான் :—பி. 1886. கிறிஸ்தவ கல்லூரி பி.ஏ., சென்னை பி.எல்., லண்டன், ஆக்ஸ்போர்டு பட்டதாரி. சென்னையில் வக்கீல் 1910-14, கூட்டுறவிலாகாவில் வேலை 1918-20, பிரெசிடென்ஸி கல்லூரி பொருளாதார புரொபசர் 1920-25, சென்னை கவுன்சில் மெம்பர் 1922-25, தொழில் பாதுகாப்பு போர்டு மெம்பர் 1926-31, தலைவர் 1931-34. வர்த்தகப் புள்ளி விவர இலாகா டைரக்டர்-ஜெனரல் 1935-40. சர்க்கார் வேலையை விட்டு, 1940-ல் டாடா கம்பெனியில் சேர்ந்து, 1944-ல் டைரக்டர். 1946-ல் இடைக்கால சர்க்காரில் தொழில் வர்த்தக மந்திரி. 1948 முதல் இந்திய நிதி மந்திரி.

மாதவ மேனன், கே. :—பி. 1896. பி.ஏ.,பி.எல். பட்டம். 1921 முதல் காங்கிரஸ் தொண்டு, பல முறை சிறை. 16 வருஷம் கள்ளிக்கோட்டை முனிசிபல் கவுன்சிலர், 1937-42-ல் தலைவர். 1937, 1946-ல் சென்னை மேல் சபைக்குத் தேர்தல். 1945-ல் கேரள காங்கிரஸ் தலைவர். 1947-ல் விவசாய மந்திரி, இப்போது கல்வி, சட்ட இலாகா மந்திரி.

முக்கர்ஜி, சியாம பிரஸாத் :—பி. 1901, கல்க[illegible] ஏ, பி.எல், லண்டன் பாரிஸ்டர். 1929-ல் வங்க கவுன்சில் மெம்பர் பதவியை துறந்து, 1930-ல் மறுபடியும் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார். 1934-39-ல் கல்கத்தா சர்வகலாசாலை உப-அத்யக்ஷகர். 1941-42-ல் வங்க மந்திரி. ஹிந்துமாகசபையின் மாஜிதலைவர். 1947 முதல் இந்திய தொழில் மந்திரி.

முத்தையா செட்டியார், எம். ஏ :—செட்டிநாடு ராஜா. பி. 1905. பிரெசிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ., பொப்பிலி மந்திரி சபையில் மந்திரி. 1936-37-ல் இடைக்கால மந்திரிசபைக் கல்வி மந்திரி. 1937-39-ல் எதிர்க்கட்சித்தலைவர். 1946 முதல் எம்.எல்.ஏ. விலாசம் : செட்டிநாடு ஹவுஸ், அடையாறு.

முனிசாமி பிள்ளை, வி. ஐ. :—பி. 1899. கோவை ஹிந்து காலேஜ் மெட்றிகுலேஷன். 1910-24-ல் பெரிய தேயிலை, காப்பி தோட்டங்களில் குமாஸ்தா, அதன்பின் சொந்த விவசாயம், 1924—1936 வரை சட்டசபை. 1937-39 விவசாய மந்திரி. 1946 முதல் எம்.எல்.ஏ., அ.இ.சபை. சென்னை மாகாண கூட்டுறவு நில அடமான் பாங்கி உப-தலைவர். விலாசம் : சத்விலாஸ், உதகை, நீலகிரி ஜில்லா.

மேனன், வி. பி.:—பி. 1894. ஒட்டபாளம் ஹைஸ்கூல் படிப்புக்குப்பின், டில்லியில் சர்க்கார் வேலையில் (1914) சேர்ந்து, 1933-ல் அரசியல் சீர்திருத்த இலாகா உதவி காரியதரிசி, 1940-42-ல் கவர்னர்-ஜெனரலின் சீர்திருத்த டெபுடி காரியதரிசி, 1942 முதல் சீர்திருத்த கமிஷனர், 1945-46 கவர்னர்-ஜெனரலின் பொதுவிவகார காரியதரிசி, சுதந்திர இந்திய சர்க்காரில் முதலில் சமஸ்தான இலாகா காரியதரிசி, 1948-ல் அட்வைசர். சமஸ்தானங்களை இந்திய யூனியனில் இணைப்பதில் சர்தார் படேலின் வலது கையாக வேலை செய்துவருகிறார்.

ரங்கநாதன், தி. ஜ (தி.ஜ.ர.):—பி. 1901. 1923-ல் "சமரஸ போதினி" உதவியாசிரியராகச் சேர்ந்தார். "ஊழியன்," "சுதந்தரச் சங்கு," "தமிழ்நாடு," "ஜய பாரதி," "ஹநுமான்" முதலிய பல பத்திரிகைகளில் உதவி ஆசிரியர். "சக்தி," "ஹிந்துஸ்தான்" குழந்தைகளுக்கான "பாப்பா" பத்திரிகைகளின் ஆசிரியர். இப்போது "மஞ்சரி" ஆசிரியர். 1932-ல் சத்தியாக்ரகத்தில் சி[illegible] புகுந்தவர்.

[illegible] என். ஜி:—பி. 1900. ஆக்ஸ்போர்டில் படிப்பு, 1927-30-ல் பச்சையப்பன் கல்லூரி பொருளாதார புரொபஸர். 1933-ல் நிடுப்ரோலுவில் விவசாயிகள் இன்ஸ்டிடியூட் ஆரம்பித்து, கிஸான் சங்கங்கள் அமைத்து, அ இ. கிஸான் காங்கிரஸ் தலைவர். 1934 முதல் மத்திய எம்.எல்.ஏ., இப்போது ஆந்திர காங்கிரஸ் தலைவர், அ.இ. காரியக்கமிட்டி மெம்பர், அ.கி. சபை மெம்பர்.

ராதாகிருஷ்ணன், எஸ்:—பி. 1888. சென்னை கிறிஸ்தவ கல்லூரி எம்.ஏ. பிரெசிடென்ஸி கல்லூரி, மைசூர் யுனிவர்சிடி, கல்கத்தா, சிகாகோ, மாஞ்செஸ்டர் கல்லூரி, ஆக்ஸ்போர்டு சர்வ கலாசாலைகளில் வேதாந்த புரொபஸராயிருந்து, 1939 முதல் காசி சர்வகலாசாலை உப-அத்யக்ஷகராகி, 1946, 1947-ல் ஐ.நா. கலாசார சங்கத்துக்கு இந்திய தூதுகோஷ்டித் தலைவராகி, யுனிவர்ஸிடி கமிஷன் தலைவராயிருந்து, இவ்வருஷம் ரஷ்யாவில் இந்திய ஸ்தானீகராகச் சென்றுள்ளார். இந்திய வேதாந்தம் பற்றி ஆங்கிலத்தில் நூல்கள் எழுதிப் புகழ்பெற்றவர்.

ராமலிங்கம் பிள்ளை, வெ:—பி. 1888. ஓவியத்திலிருந்து காவியத்தில் புகுந்தவர். மகாத்மா காந்தியின் சக்தியை "கத்தியின்றி

ரத்தமின்றி", "கைராட்டை" மூலம் தமிழகத்தில் பரப்பியவர், சத்யாக்ரகத்தில் ஈடுபட்டுப் பலமுறை சிறை. 1949-ல் ஆஸ்தானக் கவியாக நியமனம். நாமக்கல் கவிஞர் என மக்களின் விருது பெற்றவர்.

ராமன், வி. வி. :—பி. 1888. பிரெசிடென்ஸி கல்லூரி எம்.ஏ. 1907-17-ல் இந்திய உதவி அகவுண்டெண்ட்-ஜெனரல். 1909-ல் கல்கத்தாவில் விஞ்ஞானத்துறையில் ஆராய்ச்சிகள் ஆரம்பித்து, 1917-ல் சர்வகலாசாலை புரொபஸரானூர். பிற்பாடு வெளி நாடுகள் பலவற்றுக்கும் விஞ்ஞான மகாநாடுகளுக்குச் சென்று பல பட்டங்கள் பெற்ருர். 1928-ல் "ராமன் தத்துவம்" என்ற ஒளிக் கிரண தத்துவம் கண்டுபிடித்து, 1930-ல் நோபல் பரிசு பெற்ருர். 1934-ல் பெங்களூர் விஞ்ஞான இன்ஸ்டிடியூட் டைரக்டராகி, 1943-ல் சொந்த ஆராய்ச்சி நிலையத்தை ஆரம்பித்தார்.

ராமஸ்வாமி அய்யர், ஸி. பி. :—பி. 1879. பிரெசிடென்ஸி பி.ஏ., சென்னை பி.எல். 1903-ல் அட்வகேட் தொழில் ஆரம்பம். 1917-18-ல் அ.இ.கா.க. பொதுக்காரியதரிசி; ஹோம் ரூல் லீகின் உப-தலைவர்; 1920-ல் அட்வகேட்-ஜெனரல். 1923-[illegible] சென்னை சட்ட மெம்பர். 1930-ல் ராஜாங்கசபை, 1931, 1942 வைஸ்ராய் கவுன்சில் மெம்பர், 1936-47-ல் திருவாங்கூர் திவான்.

ராமஸ்வாமி நாயக்கர், ஈ. வே. :—பி. 1878. ஈரோடு முனிசிபல் சேர்மனுயிருந்து, பின்பு தமிழ்நாடு காங்கிரசின் தலைவராகவும், காரியதரிசியாகவுமிருந்து, வைக்கம் ஆலயப்பிரவேச சத்யாக்ரகம் நடத்தி, பல முறை சிறை சென்று, 1925-ல் காங்கிரசைவிட்டு, சுயமரியாதைக் கட்சியைத் துவக்கி, 1931-ல் ரஷ்யா முதலிய மேனுடுகள் சென்று திரும்பி, பழைய ஜஸ்டிஸ் கட்சியை திராவிடக் கழகமாக்கி நடத்திவருகிருர்.

ராமஸ்வாமி முதலியார், ஆற்காடு :—பி. 1887. கிறிஸ்தவக் கல்லூரி பி.ஏ. சென்னை பி.எல்.; 1920-26-ல் சென்னை சட்டசபை மெம்பர்; பிரதமர் பனகல் ராஜாவின் பார்லிமெண்டரி காரியதரிசி; 1930-ல் ராஜாங்க சபை; 1931-34-ல் மத்திய அஸெம்பிளி. 1927-35-ல் "ஜஸ்டிஸ்" பத்திரிகையின் கௌரவ ஆசிரியர். 1939-42-ல் வைசிராய் நிர்வாக சபை; 1942-43-ல்

சாம்ராஜ்ய யுத்த கவுன்சில் மெம்பர், 1943-45-ல் இந்திய சப்ளை மெம்பர். 1945 முதல் ஐ.நா. மகாநாட்டுக்குப் பிரதிநிதி; 1946-47-ல் ஐ.நா. பொருளாதார கவுன்சில் தலைவர்; பிறகு மைசூரில் திவானாக இருந்து 1949 ஆகஸ்டில் விலகினார்.

ராமராவ், பி.:—பி. 1889. பிரெஸிடென்ஸி கல்லூரி, கேம்பிரிட்ஜ் எம்.ஏ.; 1913-ல் ஐ.ஸி.எஸ்; 1924 வரை சென்னை சர்க்கார் சேவை; பின்பு மத்திய நிதி நிர்வாக இலாகாவில் பல பதவிகள்; 1928-30-ல் சைமன் கமிஷன் நிதி ஆலோசகர். 1931-34-ல் வட்டமேஜை மகாநாடு, கூட்டு பார்லிமெண்டரி கமிட்டி இவற்றின் காரியதரிசி; 1934-38-ல் லண்டனில் உதவி ஹைகமிஷனர்; 1938-41-ல் தென்னாப்ரிக்காவில் ஹைகமிஷனர். இப்போது இந்திய ரிசர்வ் பாங்கி கவர்னர்.

ராஜமன்னார், பி. வி. :—பி. 1901. கிறிஸ்தவ கல்லூரி பி.ஏ; சென்னை பி.எல். 1944-45-ல் அட்வகேட்-ஜெனரல்; 1948 முதல் சென்னை ஹைகோர்ட் பிரதம நீதிபதி. விலாசம்: 16, "விக்டோரியா கிரெஸண்டு", எழும்பூர்.

ராஜன், டாக்டர் தி. சே. சௌ:—பி. 1880. திருச்சி செயிண்ட் ஜோஸப் கல்லூரி படிப்பு. சென்னையிலும், லண்டனிலும் வைத்தியப்பட்டம் பெற்று, 1905-ல் மூன்றுமாதம் பர்மா சர்க்காரிடம் சேவை செய்தபின், 1914 வரை ரங்கூனில் வைத்தியத் தொழில், 1914 20-ல் ஸ்ரீரங்கத்தில் தொழில்; 1921-ல் காங்கிரஸில் சேர்ந்து 2 வருஷம் தொழிலை விட்டு, பிறகு திருச்சியில் 'ராஜன் கிளினிக்' என்ற உயர்தர ஆஸ்பத்திரியை அமைத்தார். 1937-39-ல் சுகாதார மந்திரி. மீண்டும் 1947 முதல் உணவு மந்திரியாகவிருந்து, தற்சமயம் சுகாதார மந்திரி. "வீட்டு வைத்தியர்" என்ற தமிழ் நூல் பிரசுரித்திருக்கிறார்.

ராஜகோபாலாச்சாரி, சக்ரவர்த்தி:—பி. 1879. பிரெஸிடென்ஸி பி.ஏ; சென்னை பி.எல். 1900 முதல் ஸேலம் வக்கீல். 1919-ல் காங்கிரஸில் சேர்ந்து பலமுறை சிறை. 1921-22-ல் காங்கிரஸ் பொதுக்காரியதரிசி. பல வருஷங்கள் காரியக்கமிட்டி மெம்பர். 1923-ல் திருச்செங்கோடு காந்தி ஆசிரமம் ஸ்தாபித்து கதர், மதுவிலக்கு தொண்டு. 1937-39-ல் சென்னைப் பிரதமர். 1942-ல்

சில காலம் காங்கிரஸை விட்டு விலகி, வெளியிலிருந்து சமரஸத்துக்கு உழைத்து, 1946-47-ல் இடைக்கால மந்திரி சபையில் தொழில் மந்திரியாகவிருந்து, 1947-ல் மேற்கு வங்க கவர்னராகி, 1948 ஜூனில் கவர்னர்-ஜெனரலானார்.

ராஜா அய்யர், கே.:—பி. 1890. பிரெசிடென்ஸி கல்லூரி பி.ஏ. சென்னை பி.எல். 1945 முதல் அட்வகேட்-ஜெனரல். விலாசம்: 163, லாயிட்ஸ் ரோடு, மயிலாப்பூர்.

ராஜேந்திர பிரசாத்:—பி. 1884. கல்கத்தாவில் படித்து எம்.ஏ. எம்.எல். 1908-ல் முசபர்பூர் கல்லூரி ஆங்கிலப் புரொபசர். 1911-16-ல் கல்கத்தாவிலும், 1916-20 பாட்னாவிலும் வக்கீல். 1920-ல் காங்கிரஸில் சேர்ந்து, மகாத்மா காந்தியுடன் சம்பிரான் கிசான் சத்யாக்ரகம் நடத்தி, 4 தடவை காங்கிரஸ் தலைவர். பல முறை சிறை. 1946-47-ல் இந்திய உணவு, விவசாய மந்திரியாகயிருந்து 15-1-48-ல் விலகினார். 1946 டிசம்பர் முதல் அ.நி. சபைத்தலைவர்.

ரோச் விக்டோரியா, ஜே. எல். பி.:—பி. 1894. [illegible] கல்லூரியில் படித்து, பின்பு பம்பாயில் வர்த்தகக் கல்வி பெற்றார். தூத்துக்குடி-கொழும்பு கப்பல் வர்த்தகத்தில் வெகுகாலமாக ஈடுபட்டு தூத்துக்குடி முனிசிபல் சேர்மனாக 20 வருஷமிருந்து, முதியோர் கல்வி இயக்கத்திலீடுபட்டு, 1937-ல் எம்.எல்.ஏ., 1946-ல் எம்.எல்.ஸி. ஆனார். இவ்வருஷம் உணவு மந்திரி.

வரதராஜுலு நாயுடு, பி.:—பி. 1887. இந்திய வைத்தியம் பயின்று திருப்பூரில் தொழில் நடத்தி வருகையில் அரசியலில் புகுந்து, பலமுறை சிறைசென்று, "தமிழ்நாடு" பத்திரிகை ஆரம்பித்து நடத்தி, 1924-25 த.நா.கா.க. தலைவராயிருந்து, 1925-26-ல் காங்கிரஸ் காரியக்கமிட்டி மெம்பராகவிருந்து, பிறகு 1929-ல் காங்கிரஸை விட்டு விலகி, 1939-ல் ஹிந்துமகாசபையில் சேர்ந்து அதன் காரியதரிசியாகவும், உப-தலைவராகவும் இருந்து, 1945-ல் மறுபடியும் காங்கிரஸில் சேர்ந்தார்.

வரதாச்சாரி, எஸ்.:—பி. 1881. பச்சையப்பன் கல்லூரி பி.ஏ. சென்னை பி.எல். இருவருஷம் பச்சையப்பன் கல்லூரி ஆசிரியராக

விருந்து 1905 முதல் வக்கீல் தொழில் நடத்தி, 1934-39-ல் சென்னை ஹைகோர்ட்டு ஜட்ஜாகி, 1939-46-ல் பெடரல்கோர்ட்டு ஜட்ஜாகவிருந்து, இப்போது வருமான வரி விசாரணைக் கமிஷன் தலைவராக இருக்கிறார்.

வால்சந்த் ஹீராசந்த்:—1882-ல் ஷோலாப்பூரில் பிறப்பு. பெரிய ரயில்வே குடைப்புப்பாதை முதலிய பல கண்டிராக்டுகளை எடுத்து நடத்தி, இந்தியா, இலோனில் 38 குழாய் பாக்டரிகள் வைத்து, ஸிந்தியா கப்பல் கம்பெனி, கட்டிட வேலை கம்பெனி, பிரீமியர் ஆடோமோபைல்ஸ் என்ற மோட்டார் உற்பத்தி கம்பெனி ஆகியவைகளின் தலைவர்.

வாஸன், எஸ். எஸ்.:—"ஆனந்த விகடன்" ஆசிரியரும், சொந்தக்காரருமான இவர், முதலில் ஜெமினி பிலிம் வினியோக கம்பெனி நடத்தி, பிற்பாடு ஜெமினி ஸ்டுடியோ ஆரம்பித்து நடத்தி வருகிறார்.

விஜயலக்ஷ்மி பண்டிட், ஸ்ரீமதி:—பி. 1900. 1921-ல் எஸ். எஸ். பண்டிட்டை மணந்தார். 1930 முதல் காங்கிரசில் இருந்து 1937-ல் ஐ.மா. மந்திரியாகி, 1945-ல் ஐ.நா. மகாநாட்டின் போது அமெரிக்காவில் சுற்றுப்பிரயாணம் செய்து இந்திய தேசிய கோரிக்கையை எடுத்துவிளக்கி, 1946, 47, 48-ல் ஐ.நா.வுக்கு இந்தியப் பிரதிநிதியாகச் சென்றார். 1946-ல் மீண்டும் ஐ.மா. மந்திரியாகி, 1947-48-ல் ரஷ்யாவிலும், இப்போது வாஷிங்டனிலும் இந்திய ஸ்தானிகர்.

வெங்கடரமணி, கே. எஸ்.:—பி. 1891. எம்.ஏ., பி.எல். பட்டம் பெற்று, 1918-38-ல் சென்னை அட்வகேட். வெகுகாலமாக ஆங்கிலத்தில் நாவல்களும், கதைகளும், செய்யுளும் எழுதி, முக்கியமாகக் கிராமப் புனருத்தாரணத்திற்கு உழைத்து, 'பாரத மணி' என்ற தமிழ் வாரப்பத்திரிகையை நடத்தி, 1938-ல் காவேரிப்பூம்பட்டிணத்தில் மார்க்கண்டேய ஆசிரமம் ஆரம்பித்து நடத்தி வருகிறார். 1946-47-ல் ஆள்வார் சமஸ்தானத்தின் கல்வி, கிராமப் புனருத்தாரண அட்வைசராயிருந்தார்.

வெங்கடராம சாஸ்திரி, டி. ஆர்.:—கும்பகோணம் கல்லூரி பி.ஏ., சென்னை பி.எல். பல வருஷம் வக்கீல் தொழில் செய்து,

1924-28-ல் அட்வகேட்-ஜெனரலாக இருந்து, 1928-ல் சென்னை நிர்வாக கவுன்சிலிலிருந்து அரசியல் காரணத்திற்காக ராஜிநாமா செய்தவர். பலவருஷங்களாக இந்திய லிபரல் பெடரேஷனில் சேர்ந்து, இப்போது அதன் தலைவர்.

வெங்கடராமன், எஸ். ஏ. :—பி. 1899. சென்னை பிரெசிடென்ஸி கல்லூரியிலும், ஆக்ஸ்போர்டிலும் படித்து, 1921-ல் ஐ.ஸி.எஸ். பரீட்சையில் தேறி, நம் மாகாணத்தில் பலவேலைகள் பார்த்து, இப்போது டில்லியில் தொழில், சப்ளை இலாகா காரியதரிசியாயிருக்கிறார்.

வெங்கடராவ், களா :—பி. 1900. 1921-ல் மசூலிப்பட்டிணம் கல்லூரி படிப்பை விட்டு, காங்கிரசில் சேர்ந்து பிற்பாடு குஜராத் வித்யா பீடத்தின் பட்டம் பெற்றார். 1940-46-ல் ஆந்திர காங்கிரஸ் காரியதரிசி, இப்போது அ.இ.கா.க. காரியதரிசி. 1937-39-ல் எம்.எல்.ஏ., 1947-49-ல் ரெவின்யூ மந்திரி. கூட்டுறவு இயக்கத்தில் பல வருஷ சேவை.

ஷண்முகம் செட்டி, ஆர். கே. :—பி. 1892. கிறிஸ்துவ கல்லூரி பி.ஏ., சென்னை பி.எல். 1920-ல் சென்னை சட்டசபை. 1923-ல் மத்திய சட்டசபை. 1926-30-ல் மீண்டும் மத்திய எம்.எல்.ஏ. 1926-ல் சுயராஜ்ய கட்சி பிரதம கொறடா. 1932-ல் ஒட்டாவா உடன்படிக்கையில் கையெழுத்திட்டார். 1933-ல் மத்திய அசெம்பிளி தலைவர். 1935-41-ல் கொச்சி திவான். 1947-48-ல் இந்திய நிதிமந்திரி.

ஷெட்டி, எ.பி. :—1926-29 சென்னை சட்டசபை மெம்பர். 1932-35 தென் கன்னட ஜில்லா போர்டு தலைவர். 1937-39 எம்.எல்.ஏ ; சுகாதார மந்திரியின் பார்லிமெண்டரி காரிய தரிசி. 1946 எம்.எல்.ஏ. 1947 முதல் சுகாதார மந்திரி. இப்போது விவசாய மந்திரி.

ஜகந்நாதன், கி. வா. :—பி. 1906. பி.ஓ.எல். பட்டம். திருப்பனந்தாள் வித்துவான் பரிசாளர். மகாமகோபாத்யாய சாமிநாதையரின் சிஷ்யர். 1932 முதல் "கலைமகள்" ஆசிரியர்.

ஜகஜீவன்ராம்:—பல வருஷ காலம் பீகார் காங்கிரஸ் காரிய தரிசியாகவிருந்து, அ.இ. தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பினர் லீக் தலைவராக வும் பொதுநல சேவை. 1937-39-ல் பார்லிமெண்டரி காரியதரிசி. 1946-ல் பீகார் மந்திரி. 1947-ல் இடைக்கால சர்க்காரிலும், இப்போதும் இந்திய தொழிலாளர் மந்திரி.

ஜெயப்பிரகாஷ் நாராயண்:—1922-29-ல் அமெரிக்காவில் தொழில் செய்து படித்தார். 1929-ல் இந்தியா திரும்பி அகில இந்திய காங்கிரஸ் தொழிலாளர் இலாகா தலைவராகி, 1930-32-ல் அ.இ.கா.க. காரியதரிசியாகி, சிறை சென்று, 1934-ல் காங்கிரஸ் சோஷலிஸ்டு கட்சி அமைத்தார். 1939-ல் யுத்த எதிர்ப்புக் கொள்கையால் சிறைப்பட்டு, பல தடவை தப்பியோடி, 1946-ல் விடுதலையாகி காங்கிரஸ் காரியக்கமிட்டி மெம்பரானார். அதன் பின் காங்கிரசை விட்டு வெளியேறி தனிக்கட்சி நடத்தி வருகிறார். ஆரம்ப முதல் இக்கட்சியின் காரியதரிசி இவர். அ.இ. ரயில்வே தொழிலாளர் சங்கத்தலைவர்.

ஜெயராம்தாஸ் தௌலத்ராம்:—பி. 1892. கராச்சியில் [illegible]16 முதல் வக்கீல். 1925-26-ல் "ஹிந்துஸ்தான் டைம்ஸ்" ஆசிரியர். 1926-29-ல் பம்பாய் சட்டசபை. 1931-34-ல் காங்கிரஸ் காரியதரிசி. 1928-41-ல் காரியக்கமிட்டி மெம்பர். 1947-ல் பீகார் கவர்னர். இப்போது இந்திய உணவு மந்திரி.

ஜோஸப், போத்தன்:—பி. 1892. 1918-ல் "பம்பாய் கிரானிகிள்" பத்திரிகையில் சேர்ந்து, அன்றுமுதல் பல பத்திரிகை களில் சேவை—1934-35-ல் "ஹிந்துஸ்தான் டைம்ஸ்", 1936-ல் "இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ்", 1942-ல் "டான்". பிறகு இந்திய சர்க்காரின் பிரதம செய்தி ஆபீஸராகவிருந்து, மீண்டும் "இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ்", 1948 முதல் பெங்களூர் "டெக்கான் ஹெரால்டு" ஆசிரியர்.

அனுபந்தம்

முன் கண்ட அத்தியாயங்கள் அச்சடித்து முடிந்தபின் ஏற்பட்ட சில முக்கிய மாறுதல்களும், அதிகப்படி தகவல் களும் இங்கு தரப்படுகிறது.

சீனு (37-ம் பக்கம்) :—சீனத்தலைநகர் நாங்கிங் கம்யூனிஸ்டு வசமான பின், சீன தேசிய சர்க்கார் தெற்கே காண்டனுக்கும், பிற்பாடு சுங்கிங் நகருக்கும் போய்விட்டனர். 21-9-49-ல் கம்யூனிஸ்டுகள் மக்கள் குடியரசு பிரகடனம் செய்து, ரஷ்ய கோஷ்டி நாடுகளால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு விட்டது. இந்த பீபிங் சர்க்காரின் தலைவர்—மா ஸே-துங். பிரதமரும், வெளிநாட்டு மந்திரியும்—சௌ என்-லாய்.

ஜெர்மனி (பக்கம் 69) :—பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க, பிரஞ்சுப் பிராந்தியங்கள் மூன்றையும் ஐக்கியப்படுத்தி, பான் என்ற நகரில் சுதந்திர மேற்கு ஜெர்மன் சர்க்கார் 21-10-49-ல் பதவிக்கு வந்தது. இதன் சான்ஸலர்—டாக்டர் கான்ராட அடினுர்.

சோவியத் பிராந்தியமான கிழக்கு ஜெர்மனிக்கு சுதந்திர சர்க்கார் ஒன்று 7-10-49-ல் பிரகடனமாயிற்று. இதன் சான்ஸலர்—வில்ஹெல்ம் பீக். பிரதமர்—ஆட்டோ குரோட்டிவால்.

மேற்கு ஜெர்மன் சர்க்கார் பெரும்பாலும் சுதந்திரமாக வேலை செய்யலாமாயினும், ரூர் பிரதேசத்தில் ராணுவ தளவாட உற்பத்தியைத் தவிர்க்கவும், இன்னும் சிலவிஷயங்களிலும் மேற்கத்தி வல்லரசுகளின் ஆதிக்கம் நீடிக்கும் வகையில், நேசதேச ஹைகமிஷன் ஒன்று இருக்கிறது.

ஸிரியா (77-ம் பக்கம்) :—கர்னல் ஸாமி ஹின்னுவி என்பவர் தலைமையில் ராணுவ கோஷ்டியொன்று 14-8-49-ல் கர்னல் ஹஸ்னி ஸெய்மையும், அவரது பிரதமரையும் பிடித்துச் சுட்டுவிட்டு, இப்போது அடாஸி பாஷாவின் கீழ் புதிது மந்திரி சபை இருந்து வருகிறது.

தங்கம் (பக்கம் 149) :—நந்திதுர்க்கம், ஊர்காம், சாம்பியன் ரீப், மைசூர் கோல்டு மைன், என்ற 4 கோலார் தங்கச் சுரங்கக் கம்பெனிகள், 1948-ல் மொத்தம் ரூ. 5,41,82,355 மதிப்புள்ள 1,80,400 அவுன்ஸ் தங்கம் வெட்டியெடுத்தன. இதுவரை 66 வருஷங்களில் இச்சுரங்கங்களில் மொத்தம் ரூ. 119.85 கோடி மதிப்புள்ள தங்கம் வெட்டியிருப்பதாகத் தெரிகிறது.

ரப்பர் :—111-ம் பக்கத்தில் 3-ம் வரியில் பாடா பாதரட்சை தொழிற்சாலை என்று திருத்திக்கொள்ளவும்.

நாணய மாற்று விகிதம் (220-ம் பக்கம்) :—பிரிட்டன், இந்தியா முதலிய ஸ்டார்லிங் நாடுகள், யு.எஸ்., கனடா முதலிய கடின கரன்ஸி நாடுகளுடன் செய்யும் வர்த்தகத்தில் அதிகம் துண்டு விழுவதை சமாளிக்கவும், தம் சரக்குகள் அமெரிக்காவில் கொஞ்சம் குறைந்த விலையில் கிடைக்குமாறு செய்யவும், பிரிட்டன், 18-9-49-ல் ஸ்டார்லிங்கின் நாணய மாற்று விகிதத்தைக் குறைத்தது. இதையடுத்து இந்தியா ரூபாயின் மாற்று விகிதத்தைக் குறைக்க நேரிட்டது. இந்திய ரூபாயின் புது விகிதம் 21 யு.எஸ். சென்டு; பழைய விகிதம் 30.225 சென்டு. இதன் தங்கமாற்று விகிதம் வருமாறு : ஒரு ரூபாய்க்கு 0.186621 கிராம் தங்கம்; அதாவது ஒரு அவுன்ஸ் தங்கத்துக்கு ரூ. 166.666. இவ்வகையில் பிரிட்டிஷ் ஸ்டார்லிங்கும், இந்திய ரூபாயும் பழைய டாலர் மதிப்பில் 30.5 சதவிகிதம் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. ரூபாய்-ஸ்டார்லிங் விகிதம் பழையபடியே; அதாவது ஒரு ரூபாய்க்கு 1 ஷில்லிங், 6 பென்ஸ், அல்லது ஒரு ஸ்டார்லிங்குக்கு ரூ. 13-5-4.

பிரிட்டனையடுத்து கனடா, பிரான்ஸ், மேற்கு ஜெர்மனி, இதாலி, முதலிய 27 நாடுகள் தங்கள் நாணயமாற்று விகிதத்தை மாற்றியமைத்துள்ளன. ஆனால் பாகிஸ்தான் மட்டும் தன் ரூபாயின் விகிதத்தைக் குறைக்காமல், புதிய நிலைமையில் 100 பாகிஸ்தான் ரூபாய்க்கு 144 இந்திய ரூபாயென்றும், ஒரு ஸ்டார்லிங்குக்கு 9.26 பாகிஸ்தான் ரூபாயென்றும், புதிய நாணய மதிப்பை ஏற்படுத்தியது.

இதனால் இந்திய-பாகிஸ்தான் வர்த்தகம் தடைப[illegible] இன்னும் பாகிஸ்தான் ரூபாய் சம்பந்தமாக இந்திய ரூபா[illegible] மதிப்பை சர்க்கார் அறிவிக்கவில்லை. தற்சமயம் அதிக விலை கொடுக்கவேண்டியிருக்கும் பாகிஸ்தான் சணல், பருத்தி இவைகளை வாங்காமலே சமாளித்துக்கொள்ளவும், நம் சாமான்கள் மலிவாக பாகிஸ்தானுக்குக் கிடைக்காமல் அதிக ஏற்றுமதித் தீர்வைகளை விதித்தும், இந்திய சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டுள்ளது. பாகிஸ்தான் சர்க்கார் வெகுகாலம் இவ்வாறு சண்டித்தனம் செய்ய முடியாதென்றும், விரைவில் வழிக்கு வந்துவிடுமென்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இந்திய ரூபாயின் நாணய மதிப்புக் குறைந்ததால், இறக்குமதிப் பொருள்களில் சுமார் 25 சத விகிதத்துக்கு (டாலர் சரக்குகளுக்கு) இப்போது அதிகவிலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கும். இதையடுத்து இதர இரக்குமதிச்சரக்குகளும் கிராக்கியாகலாம். இந்நிலைமையை சமாளிப்பதற்காக டாலர் இறக்குமதி சரக்குகளை வெகுவாகக் [illegible]றைத்தும், டாலர் பிரதேசத்துக்கு நம் சரக்குகளை அதிகமாக ஏற்றுமதி செய்வதற்கும், தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. ரூபாயின் டாலர் மதிப்பு மட்டுமே இப்போது குறைக்கப்பட்டிருப்பதால், இத[illegible] இறக்குமதி சரக்குகளின் விலை ஏறக் காரணமில்லையென்றும், உள்நாட்டில் நாணய மதிப்பு எவ்விதத்திலும் மாறவில்லையாதலால், விலை ஏற்றத்துக்கு இடமில்லையென்றும், காரணமில்லாமல் வர்த்தகர்கள் விலைகளை உயர்த்திவிடுவதைத் தடுக்கத் தீவிர நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமென்றும், இது தவிர விலைவாசிகளை 10 சத விகிதம் குறைக்கவும், சர்க்காரின் செலவை சுமார் ரூ. 40 கோடி குறைப்பதென்றும் இந்திய சர்க்கார் தீர்மானித்திருக்கிறது.

மத்திய சர்க்கார் (352-ம் பக்கம்):—மத்திய சர்க்கார் [illegible] அதிகாரிகள் ஜாபிதாவில், நிதி இலாகா காரியதரிசி [illegible]யரை கே. ஆர். கே. மேனன் என்று திருத்திக் [illegible]வும். வெளி நாட்டு இலாகா காரியதரிசி கே. பி. எஸ்.

...னன் என்று சேர்த்துக்கொள்ளவும். விவசாய, உண ...லாகா காரியதரிசி பி. ஆர். ஸென் அமெரிக்கா சென்றபின், எஸ். ஓய். கிருஷ்ணஸாமி காரியதரிசியானார். ஆர். எம். பாடில் உணவு கமிஷனர்-ஜெனரல் என்பதற்குப் பதிலாக உணவு உற்பத்தி டைரக்டர்-ஜெனரல் என்று திருத்தவும். இந்திய உணவு கமிஷனர் ஸி. பி. கருணாகர மேனன் என்பதை சேர்த்துக்கொள்ளவும். சட்ட இலாகா காரியதரிசி கே. வி. கே. சுந்தரம் என்று திருத்திக்கொள்ளவும்.

பொருளாதார ஆராய்ச்சி :—பொருளாதார, சமூக விஷயங்களில் சரியான புள்ளி விவரங்களை சேகரித்து, ஆராய்ச்சிக்கான வசதிகள் நம் நாட்டில் இன்னும் அபிவிருத்தியடையவில்லையென்று 246-ம் பக்கத்தில் குறிப்பிட்டோம். இது சம்பந்தமாக சென்ற வருஷத்தில் சென்னையில், த.நா.கா.க. ஆதரவில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சமூக, பொருளாதார ஆராய்ச்சி இலாகா செய்துவரும் வேலை குறிப்பிடத்தக்கது.

1948 செப்டம்பரில் ஆரம்பமான இந்த ஸ்தாபனம் "பாலிஸி போரம்" என்ற ஆங்கில சஞ்சிகையும், "மாதக் கடிதம்" என்ற தமிழ் வெளியீடும் பிரசுரித்து, அன்றாட சமூக, பொருளாதாரப் பிரச்னைகளை ஆராய்ந்து எழுதி வருகிறது. சென்ற வருஷத்தில் கதர், சுதேசி பொருட்காட்சியின் போது பொதுஜன அபிப்பிராய வோட்டு எடுத்து, பல பிரச்னைகளைப் பற்றி சாமான்ய மக்கள் என்ன நினைக்கிறார்களென்பதைப் பதிவுசெய்து வெளியிட்டது. இம்மாதிரி ஸ்தாபனத்தின் வளர்ச்சிக்குப் பொதுநலப் பிரியர்களும், கைத்தொழில் பிரமுகர்களும் உதவி செய்து ஊக்கமளிப்பது அவசியம். இதன் ஆராய்ச்சி ஆபீஸர்—வி. ராமமூர்த்தி. காரியாலயம்: தேனாம்பேட்டை காங்கிரஸ் மைதானம், சென்னை-6.

அயல்நாட்டு ...—ஸ்தானாதிபதிகள் (பக்கம் 408) :— இந்தியாவிலுள்ள ... தூதரின் பெயரை டேனி... லேவி என்று திருத்திக்கொள்ளவும்.

Printed by K. M. Kurian at the Gordon Press, Mad...

TAMIL NADU ARCHIVES LIBRARY
10305|

உள்ளத்தை வசீகரிக்கும்
ரம்யமான வாசனை!..

நீபா

... ஹேர் ஆயில் ....

பூரண திருப்தியும் மனசாந்தியும்..
அளித்து உங்களை மகிழ்விக்கும்

கங்கா ஒர்க்ஸ்

அடையார்... சென்னை-20

OFFICE OF THE REGISTRAR OF BOOKS
24 FEB 1950
MADRAS

இந்திய ரயில்வேக்கள்

தேசமக்களின் சொத்தாகும்

ரயில்வேக்களுக்கு நஷ்டமேற்பட்டால்

அது தேசத்துக்கே நஷ்டம்.

இன்னும் திருப்திகரமாகவும், லாபகரமாகவும் ரயில்வேக்கள் வேலை செய்ய, நீங்கள் பின்வரும் வழிகளில் உதவலாம்:

1. டிக்கெட்டில்லாப் பிரயாணத்தைத் தடுப்பது.

2. லஞ்சம் தர மறுப்பது.

3. சரக்குகளை அவ்வப்போது ஜரூராக ஏற்றியிறக்கி, வாகன்கள் தடையின்றித் துரிதமாகப் போய் வர உதவுவது.

4. சரக்குகள் ஜாக்கிரதையாகப் போய்ச் சேருவதற்குப் பார்சல், கூட்ஸ் இவைகளைச் சீராக பாக்கிங் செய்து, தெளிவாக விலாசமெழுதி அனுப்புவது.

எம்.எஸ்.எம். & எஸ் ஐ ரயில்வே வெளியீ